This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Google

Это цифровая коиия книги, хранящейся для иотомков на библиотечных иолках, ирежде чем ее отсканировали сотрудники комиании Google в рамках ироекта, цель которого - сделать книги со всего мира достуиными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских ирав на эту книгу истек, и она иерешла в свободный достуи. Книга иереходит в свободный достуи, если на нее не были иоданы авторские ирава или срок действия авторских ирав истек. Переход книги в свободный достуи в разных странах осуществляется ио-разному. Книги, иерешедшие в свободный достуи, это наш ключ к ирошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все иометки, иримечания и другие заииси, существующие в оригинальном издании, как наиоминание о том долгом иути, который книга ирошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использовапия

Комиания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы иеревести книги, иерешедшие в свободный достуи, в цифровой формат и сделать их широкодостуиными. Книги, иерешедшие в свободный достуи, иринадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, иоэтому, чтобы и в дальнейшем иредоставлять этот ресурс, мы иредириняли некоторые действия, иредотвращающие коммерческое исиользование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические заиросы.

Мы также иросим Вас о следующем.

- Не исиользуйте файлы в коммерческих целях.
  Мы разработали ирограмму Поиск книг Google для всех иользователей, иоэтому исиользуйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.

- Не отиравляйте автоматические заиросы.
  Не отиравляйте в систему Google автоматические заиросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного иеревода, оитического расиознавания символов или других областей, где достуи к большому количеству текста может оказаться иолезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем исиользовать материалы, иерешедшие в свободный достуи.

- Не удаляйте атрибуты Google.
  В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он иозволяет иользователям узнать об этом ироекте и иомогает им найти доиолнительные материалы ири иомощи ирограммы Поиск книг Google. Не удаляйте его.

- Делайте это законно.
  Независимо от того, что Вы исиользуйте, не забудьте ироверить законность своих действий, за которые Вы несете иолную ответственность. Не думайте, что если книга иерешла в свободный достуи в США, то ее на этом основании могут исиользовать читатели из других стран. Условия для иерехода книги в свободный достуи в разных странах различны, иоэтому нет единых иравил, иозволяющих оиределить, можно ли в оиределенном случае исиользовать оиределенную книгу. Не думайте, что если книга иоявилась в Поиске книг Google, то ее можно исиользовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских ирав может быть очень серьезным.

О программе Поиск кпиг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне достуиной и иолезной. Программа Поиск книг Google иомогает иользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый иоиск ио этой книге можно выиолнить на странице `http://books.google.com/`

The Library

of the

University of Wisconsin

44814 V

Вахшурин 34. 3 Sovns.
Тезис 70 - 3

P. P. Migouline: La réforme monétaire et la crise industrielle en Russie.

РЕФОРМА
ДЕНЕЖНАГО ОБРАЩЕНІЯ
ВЪ РОССІИ
и
ПРОМЫШЛЕННЫЙ КРИЗИСЪ
(1893—1902).

П. П. Мигулина

доктора финансоваго права, профессора Харьковскаго университета.

ХАРЬКОВЪ.
Типо-Литографія „Печатное Дѣло“ кн. К. Н. Гагарина, Клочковская, № 5-й.
1902.

На основаніи п. 4 ст. 41. Унив. Уст. и ст. 138 того же устава изд. 1884 г. разрѣшается печатать и выпустить въ свѣтъ. 1-го Апрѣля 1902 г. г. Харьковъ.

Ректоръ Университета *Н. Куплеваскій.*

А
9254

834120

ОТЪ АВТОРА.

Настоящая книга входитъ цѣликомъ въ составъ *Второй* главы III-ьяго тома обширнаго изслѣдованія автора о Русскомъ Государственномъ Кредитѣ со временъ Екатерины II до нашихъ дней. Авторъ нашелъ возможнымъ выпустить эту главу также особымъ изданіемъ въ виду чрезвычайной важности и общественнаго интереса разработанной имъ темы. Ни денежная реформа 1896—1898 г.г., ни переживаемый нами съ 1899 г. промышленный кризисъ еще до сихъ поръ не получили сколько-нибудь полной и научной разработки въ нашей литературѣ. Тѣмъ труднѣе и сложнѣе, конечно, взятая на себя авторомъ задача. Она не могла бы быть выполнена, если бы авторъ не получилъ въ свое распоряженіе множества нигдѣ неопубликованныхъ архивныхъ матеріаловъ, съ помощью которыхъ явилась возможность попытки серьезнаго научнаго обоснованія трактуемыхъ вопросовъ. Авторъ считаетъ своимъ нравственнымъ долгомъ публично выразить свою глубочайшую благодарность г. министру финансовъ Сергѣю Юльевичу Витте, любезно разрѣшившему предоставить въ его распоряженіе означенные матеріалы и дать ему всѣ необходимыя справки. Таковую же благодарность приноситъ авторъ и г. Госуд. Контролеру Павлу Львовичу Лобко, чрезвычайно обязательно распорядившемуся высылкой автору необходимыхъ ему изданій Госуд. Контроля.

Харьковъ 15 марта 1902 г.

РУССКІЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КРЕДИТЪ

Т. III. Вып. 2.

I.

Наше денежное обращеніе находилось съ 1858 г. въ полномъ разстройствѣ. Причинами этого разстройства были вовсе не Крымская кампанія и не связанный съ нею огромный выпускъ кредитныхъ билетовъ (на сумму до 400 мил. руб.), такъ какъ ни размѣнъ не былъ пріостановленъ во время войны и непосредственно вслѣдъ за нею, ни вексельные курсы наши не испытали серьезнаго пониженія, колеблясь все время около теоретическаго паритета кред. рубля на иностранныя валюты. Разстройство нашего денежнаго обращенія, какъ это показали мы въ первомъ томѣ нашего труда о русскомъ госуд. кредитѣ, было обусловлено ликвидаціей старыхъ нашихъ банковыхъ установленій, неудачнымъ возобновленіемъ сооруженія жел. дорогъ и огромнымъ отливомъ нашихъ путешественниковъ заграницу вслѣдствіе предоставленной въ 1856 г. имъ на этотъ счетъ полной свободы (отмѣна налога на заграничные паспорты). Эти причины уничтожили благопріятный для насъ разсчетный балансъ, бросили на заграничный открытый рынокъ массу нашихъ кредитныхъ билетовъ (запрещеніе вывоза которыхъ заграницу въ 1861 г. было отмѣнено), истощили размѣнный фондъ. Къ сожалѣнію наша тогдашняя финансовая администрація совершенно почти не понимала причины паденія курса нашего кредитнаго рубля и постепеннаго исчезновенія звонкой монеты изъ обращенія. Полагали, что все зависитъ отъ *излишняго* выпуска кредитныхъ билетовъ, и стóитъ часть ихъ изъять изъ обращенія, а для остальной части пріобрѣсти обезпеченіе въ видѣ усиленнаго внѣшними займами размѣннаго фонда,— и размѣнъ самъ собою возстановится. Значенія разсчетнаго баланса въ дѣлѣ прочности такого размѣна никто себѣ твердо не усваивалъ подъ вліяніемъ господствовавшихъ тогда (да и до сихъ поръ не потерявшихъ этого господства) экономическихъ теорій, отрицавшихъ вліяніе платежнаго баланса страны на прочность ея металлическаго денежнаго обращенія. Искусственнымъ мѣропріятіямъ въ дѣлѣ уре-

гулированія валюты придавали гораздо большее значеніе, нежели развитію экономическихъ силъ страны, которое, какъ показываетъ опытъ, всегда сопровождается и правильнымъ денежнымъ обращеніемъ. Отсюда попытка М. Х. Рейтерна (въ 1862—63 г.г.) возстановить размѣнъ посредствомъ усиленія размѣннаго фонда суммами золотого займа 1862 г. на 15 мил. £ по образцу подобной же реформы въ Англіи (1819 г.), когда ея успѣхъ былъ обусловленъ огромнымъ экономическимъ ростомъ страны и неизмѣнно благопріятными разсчетными балансами. Попытка М. Х. Рейтерна потерпѣла неудачу, потеряны были десятки милліоновъ рублей зол. на предпринятой операціи, но къ сожалѣнію опытъ почти ничему не научилъ наше финансовое вѣдомство: оно по прежнему мечтало (поддерживаемое впрочемъ и многими научными авторитетами) о возстановленіи размѣна кредит. рубля по *нарицательной* цѣнѣ въ самомъ ближайшемъ времени и опять таки чисто искусственными пріемами (при помощи крупныхъ заграничныхъ займовъ) и безъ обезпеченія активнаго платежнаго баланса. Выпускъ кредитныхъ билетовъ считался *долгомъ* госуд. казначейства, за вычетомъ впрочемъ изъ суммы этого выпуска имѣющейся въ размѣнномъ фондѣ звонкой монеты. Благодаря этой системѣ, находившаяся еще въ весьма значительномъ количествѣ (нѣсколько сотъ милліоновъ рублей) въ обращеніи монета или оставалась безъ употребленія или же постепенно уплывала заграницу, такъ какъ при паденіи курса кредит. рубля и при существованіи закона, что кредитнымъ билетамъ присваивается хожденіе наравнѣ съ *серебряной* монетой, никто не хотѣлъ, конечно, платить лучшими (болѣе дорогими) деньгами, когда можно было платить худшими (болѣе дешевыми). Казалось бы, опытъ прошлаго могъ показать нашимъ финансистамъ, что для удержанія въ обращеніи звонкой монеты необходимо дать ей права гражданства, обезпечить ея хожденіе внутри страны. Способъ былъ простой и давно уже у насъ извѣданный: разрѣшеніе сдѣлокъ на металлическую валюту. Такъ какъ валюта по закону у насъ была *серебряная* и на равнѣ съ серебромъ было обезпечено хожденіе кредитныхъ билетовъ, то естественно было, не колебая существующаго порядка вещей, и, подготовляя размѣнъ кред. билетовъ на *серебро*, разрѣшить совершеніе сдѣлокъ на *золотую* валюту съ возможностью исполненія ихъ *по курсу дня* въ валютѣ кредитной. Но въ то время не совсѣмъ еще ясно даже различали, какая собственно у насъ господствуетъ валюта: серебряная монометаллическая или же биметаллическая серебряно-золотая, такъ какъ 1) цѣны на серебро и золото все еще колебались въ предѣлахъ близкихъ къ отношенію 15,45: 1, которое было установлено у насъ для оцѣнки полуимпе-

ріальной и имперіальной монеты на серебряные рубли, 2) на кред. билетахъ было изображено, что они по предъявленію размѣниваются на золотую или серебряную монету. И въ оффиціальныхъ бумагахъ и въ печати въ то время и даже довольно долго впослѣдствіи вмѣсто «серебряная или золотая валюта», «серебряный или золотой заемъ» и т. п. употреблялись общія выраженія «звонкая монета», «металлическая валюта», «металическій заемъ». Цѣлый рядъ нашихъ займовъ (5%-ый 1815 г., 5%-ый 1822 г., польскій заемъ 1844 г., 5%-ый 1855 г., 4%-ые металлическіе билеты 1861 г.), выпущенныхъ въ *серебряной* валютѣ, оплачивался золотомъ (займы эти были преимущественно размѣщены заграницей) и этотъ порядокъ былъ продолженъ и послѣ 1873 г., когда цѣна на серебро начала чувствительно понижаться, и отношеніе между золотою и серебряною валютою быстро стало измѣнятся въ пользу золота. Между тѣмъ, когда наше денежное обращеніе пришло въ разстройство, прежде всего слѣдовало выяснить, *какая* у насъ законная валюта, въ которой мы обязаны оплачивать наши *металическіе* займы, въ какой валютѣ обязаны были мы возстановить размѣнъ кред. билетовъ и въ какой валютѣ (кромѣ кредитной) можно было бы, не нарушая дѣйствующихъ законовъ о денежномъ обращеніи, допустить совершеніе сдѣлокъ въ странѣ, чтобы удержать въ ней звонкую монету. Ничего подобнаго у насъ сдѣлано однако не было, хаосъ былъ въ мысляхъ тогдашнихъ госуд. дѣятелей насчетъ системы нашего денежнаго обращенія, хаосъ наступилъ и въ самомъ денежномъ обращеніи. Онъ началъ приходить въ ясность не раньше 1876 г., когда М. Х. Рейтернъ, умудреный опытомъ и видѣвшій, что Турецкая война надолго разстроитъ наши финансы, только что имъ съ такимъ трудомъ приведенные въ порядокъ, и окончательно сдѣлаетъ невозможнымъ доведеніе курса кред. рубля до паритета (настойчиво въ то время рекомендуемое большинствомъ нашихъ ученыхъ и практиковъ и усиліями М. Х. Рейтерна почти достигнутое), провелъ законъ о взыманіи таможенныхъ сборовъ въ *золотой* валютѣ, чѣмъ серебряные и представлявшіе ихъ кредитные рубли были признаны не равноправными съ золотыми, а затѣмъ представилъ въ комитетъ финансовъ проэктъ о разрѣшеніи сдѣлокъ на *золотую* валюту,—мѣра, которая при благопріятномъ для насъ разсчетномъ балансѣ (который тогда уже считали необходимымъ создать) могла удержать у насъ въ обращеніи золото и способствовать приливу таковаго изъ-заграницы, гдѣ столько было заключено нами займовъ въ золотой валютѣ безъ всякой пользы для улучшенія нашего денежнаго обращенія. Комитетъ финансовъ совершенно не понялъ необходимости подобной мѣры, отклонилъ ее и указалъ, что она «могла бы дать поводъ къ предположенію, хотя

и неосновательному, что само правительство уже не признаетъ за кредитнымъ рублемъ прежняго его значенія», а подобное «предположеніе желательно было бы избѣгнуть въ настоящее трудное для торговли и промышленности время [1])»,—значитъ комитетъ финансовъ считалъ законной нашей валютой не серебро, какъ было на самомъ дѣлѣ, а золото и серебро въ извѣстномъ отношеніи другъ къ другу, и правительство обязаннымъ возстановить размѣнъ кред. билетовъ на *золото* (какъ болѣе дорогой металлъ). При такомъ воззрѣніи и при невозможности вслѣдствіе сильнаго паденія (по случаю войны) кредит. билетовъ возстановить размѣнъ ихъ al pari на золото, реформу денежнаго обращенія приходилось отложить ad calendas graecas, допустить исчезновеніе изъ Россіи всего прежняго запаса нашей золотой монеты и лишить возможности страну даже при самомъ благопріятномъ состояніи ея баланса притока золота изъ-заграницы, другими словами одну изъ самыхъ важныхъ мѣръ въ дѣлѣ подготовки возстановленія металлическаго обращенія (притокъ въ страну звонкой монеты) сдѣлать невозможной. При такихъ условіяхъ министерству финансовъ приходилось сдѣлать отчаянную попытку возстановить размѣнъ кредитныхъ рублей на золото искусственнымъ доведеніемъ цѣны ихъ до паритета, именно путемъ изъятія изъ обращенія всего выпуска кредитныхъ билетовъ по случаю войны съ Турціей. Это была извѣстная попытка А. А. Абазы (Высоч. указъ 1 янв. 1881 г.), потерпѣвшая уже къ 1884 г. полное фіаско, такъ какъ изъять кредитныхъ билетовъ изъ обращенія не удалось вовсе, и было сожжено только на 87 м. р. принадлежавшихъ госуд. казначейству и не выпущенныхъ еще въ обращеніе кред. билетовъ (эти билеты составляли свободную наличность казначейства [2]). Но благодаря принятой въ 1881 г. мѣрѣ, госуд. банкъ былъ постепенно (въ 1881—1888 г.г.) снабженъ весьма значительными средствами, съ помощью которыхъ онъ могъ увеличить впослѣдствіи размѣнный фондъ кредитныхъ билетовъ. Именно въ 1881 г. было передано банку, въ счетъ сдѣланнаго у него въ суммѣ 419.595.509 р. [3]) позаимствованія для военныхъ цѣлей, изъ которыхъ около 150 мил. руб. осталось къ 1881 г. еще неизрасходованными,—69.595.509 р.,

---

[1]) Записка чл. госуд. сов. *Б. П. Мансурова* о поводу денежной реформы 1896 г., стр. 5 (неопубликовано).

[2]) См. выше, т. I, стр. 471. *И. И. Кауфманъ* (Въ неопубликованномъ своемъ трудѣ: Обзоръ законод. и администр. мѣропріятій, вызванныхъ разстройствомъ бум.-ден. обращенія въ Россіи, стр. 155) исчисляетъ эту свободную наличность въ концѣ 1880 г. до 243.590.000 р., а избытокъ кред. билетовъ временнаго выпуска надъ военными расходами—въ 228.459.525 р., что кажется намъ нѣсколько преувеличеннымъ.

[3]) На стр. 471 I т. госуд. кред. опечатка—419.545.509 и ошибочно вслѣдствіе того 149.970.010 р. вмѣсто 150.020.010 р.

въ 1882—83 г. по 50 м. р. ежегодно, въ 1884 г. 26.471.445 р. (выручка по 5%-ой золотой рентѣ 1884 г. [1]) и въ 1888 г.— 50 мил. руб. [2]), всего 246.066.954 р., осталось же невозмѣщеннымъ «долга» банку на 173.528.555 р., взамѣнъ которыхъ банку была передана нереализованная золотая 5%-ая рента на сумму 108.000.000 р. з. и 5%-ая кредитная рента на сумму 25.000.000 р. кред. нариц. Изъ переданныхъ ему кредитныхъ билетовъ банкъ на 87 мил. руб. уничтожилъ, такъ что «временный выпускъ» ихъ опредѣлился всего суммою въ 330 мил. руб., а въ распоряженіи банка за передачей въ его оборотныя средства 2.595.509 руб. (разница между позаимствованными у банка 419.595.509 р. и 417 м. р. временнаго выпуска банкомъ кред. билетовъ) и за погашеніемъ сказанныхъ кредитныхъ билетовъ (на 87 мил. руб.) осталось только 156.471.445 р., назначенныхъ на изъятіе изъ обращенія кредит. билетовъ. Но, какъ мы уже сказали, изъятіе это оказалось невозможнымъ и, напротивъ, при Вышнеградскомъ начались новые *временные* выпуски госуд. банкомъ кред. билетовъ подъ обезпеченіе рубль за рубль золотомъ (имперіалъ=10 руб. зол.). Въ обращеніи къ 1 янв. 1893 г. этихъ билетовъ временаго выпуска, включая сдѣланный 21 сент. 1892 г. уже при новомъ министрѣ [3]) 25 м. р. выпускъ,—осталось на 150 мил. руб., а всего кред. билетовъ было въ обращеніи на 1.196.295.384 руб. при размѣнномъ фондѣ въ 361.505.032 руб. (изъ которыхъ 360.379.350 руб. въ золотѣ и 1.125.682 р. въ серебрѣ), или 30,2% противъ 1.046.433.349 р. къ 1-му января 1887 г. при 171.472.496 руб. (изъ которыхъ 170.346.813 р. въ золотѣ и 1.125.683 р. въ сер.) въ разм. фондѣ или 16,4% [4]). Столь выгодное измѣненіе въ обезпеченіи кред. билетовъ произошло не только вслѣдствіе передачи въ размѣнный фондъ 150 м. р. золотомъ, принадлежащихъ госуд. банку, но и вслѣдствіе передачи въ 1887 г. въ этотъ же фондъ изъ оборотной кассы госуд. банка 40 мил. руб. золотомъ, зачтенныхъ въ суммѣ 63.736.854 р. кред. въ уплату долга самаго банка размѣнному фонду (государ. банкъ велъ два счета: своей *эмиссіонной* операціи, куда заносились въ пассивъ кред. билеты постояннаго выпуска, а въ активъ размѣнный фондъ и долгъ госуд. казначейства, и счетъ *коммерческихъ* операцій, въ пассивѣ котораго между прочимъ значились кредитные билеты *временнаго* выпуска, а въ активѣ на равную сумму долгъ

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 594.

[2]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 98—99.

[3]) Собр. узак. 1892 г. ст. 1022.

[4]) *Кашкаровъ*, Денежное обращеніе, т. I, стр. 73.

госуд. казначейства *банку* за позаимствованные кред. билеты временнаго выпуска, а по мѣрѣ погашенія этого долга взамѣнъ его въ активѣ появилась усиленная кассовая наличность и нереализованная 5%-ая кредитная и золотая рента). Размѣнный фондъ этимъ путемъ былъ увеличенъ на 40 мил. руб. зол., временный выпускъ кред. билетовъ съ 330 мил. руб. уменьшенъ до 266.263.146 р., а постоянный выпускъ съ 716.433 т. р. возросъ до 780.032 т. р. (за изъятіемъ въ 1887 г. изъ обращенія кред. билетовъ постояннаго выпуска на 138 т. р. [1]). Госуд. долгъ по кред. билетамъ, уменьшенный по временному выпуску, увеличился по постоянному, но уже не въ суммѣ 63.736.854 р., а только въ суммѣ 23.736.854 р. (разность между 63.736.854 р. и 40.000.000 р. зол., внесенными въ размѣнный фондъ). Послѣ этой операціи временный выпускъ кред. билетовъ остался обезпеченнымъ внесенными въ банкъ въ уплату долга госуд. казначействомъ 92.734.591 р. наличными деньгами и нереализованною рентой на сумму 173.528.555 р. Въ такомъ видѣ засталъ наше бумажное обращеніе нынѣшній м-ръ ф-овъ. Мы видимъ, что положеніе это было довольно неопредѣленное: сперва было рѣшено сократить количество находившихся въ обращеніи кред. билетовъ, но постепенно пришлось не только оставить эту мысль, но и вновь увеличить бум. денежное обращеніе на 60 м. р. слишкомъ (уничтожено было кред. билетовъ на 87 м. р. кр., выпущено вновь на 150 м. р.);—изъ переданныхъ банку въ уплату долга суммъ часть была употреблена на погашеніе кред. билетовъ, часть на покупку золота для увеличенія размѣннаго фонда, а часть оставалась лежать безъ употребленія въ кассахъ госуд. банка. Очевидно наша финансовая администрація стояла на распутіи и не знала, что́ предпринять для урегулированія нашей валюты. Отчего же произошла эта неопредѣленность въ дѣйствіяхъ Н. Х. Бунге и И. А. Вышнеградскаго? Въ нашей литературѣ (за исключеніемъ г. Гольдмана) все время господствовалъ взглядъ, что это регулированье можно произвести единственно доведеніемъ рубля кредитнаго до паритета путемъ изъятія изъ обращенія того или другого количества кредитныхъ билетовъ при посредствѣ крупнаго внѣшняго займа. Въ какой валютѣ (серебряной или золотой или обоихъ металловъ) надо произвести размѣнъ, обыкновенно не разбиралось, говорилось прямо: «на звонкую монету», «на металлическую валюту», тогда какъ это вопросъ былъ существенно важнымъ. М. Х. Рейтернъ, въ 1877 г. входя съ проэктомъ разрѣшенія сдѣланъ на *золотую* валюту и введя въ 1876 г. взыманіе таможенныхъ сборовъ также въ *золотой* валютѣ, преду-

---

[1]) Ibid., стр. 84.

гадывалъ уже важность этого различія, и, очевидно, отчаяваясь въ возможности размѣна кред. рублей на золото, предполагалъ *или* сдѣлать кред. билеты размѣнными со временемъ на серебро, *или* девальвировать ихъ къ золоту въ какомъ-нибудь отношеніи. Цѣны на серебро, какъ извѣстно, быстро понизились, съ 1873 г. серебро стало демонетизироваться въ странахъ съ биметаллической валютой, а въ странахъ съ бум. валютой сравниваться съ цѣной бум. денегъ, такъ что напр. въ 1878 г. цѣна *австрійскихъ* бумажныхъ гульденовъ сама собою сравнялась съ серебряными, и въ Австріи (гдѣ *законная* валюта такъ же, какъ и у насъ, была серебряная) размѣнъ бум. денегъ и *металлическое* (серебряное) обращеніе были возстановлены безъ всякихъ усилій и затратъ со стороны правительства. Такого же результата можно было ожидать и у насъ [1]), но въ виду колебанія цѣнъ на серебро необходимо было обезпечить страну настоящимъ *международнымъ* платежнымъ средствомъ, т. е. *золотомъ*, которое требовалось для платежей по большинству нашихъ *металлическихъ* займовъ (только незначительная часть которыхъ, какъ мы видѣли, была заключена *въ серебрѣ*). Отсюда—проэктъ М. Х. Рейтерна о дозволеніи сдѣлокъ именно на *золото*, а не вообще на звонкую монету,—доказывающій лишній разъ, какимъ чуткимъ и талантливымъ финансистомъ былъ гр. Рейтернъ. Н. Х. Бунге сразу, конечно, отъ своихъ прежнихъ теоретическихъ воззрѣній отрѣшиться не могъ и мечталъ сперва о доведеніи курса кред. рубля до паритета, при чемъ наша денежная система представлялась ему едва ли не биметаллическою (каковою de facto она и была въ періодѣ господства у насъ металлическаго денежнаго обращенія). Но огромныя трудности изъятія изъ обращенія кред. билетовъ [2]) и весьма устойчивое пониженіе курса кредитнаго рубля на заграничныхъ биржахъ не могли не поколебать теоретическихъ взглядовъ Н. Х. Бунге. Онъ сталъ склоняться въ сторону девальваціи. Но, чтобы и при девальваціи сдѣлать размѣнъ вполнѣ прочнымъ, необходимо было предварительно обезпечить странѣ активный платежный балансъ и заполнить капалы денежнаго обращенія звонкою монетой. Оба министерства, и Н. Х. Бунге, и И. А. Вышнеградскаго, употребляли всѣ усилія къ

---

[1]) М. Х. Рейтернъ въ 1876 г., опасаясь подобного явленія, выхлопоталъ Выс. указъ (П. С. З. № 56344) о пріостановкѣ дѣйствіятѣхъ статей монетнаго устава, въ силу коихъ монетный дворъ обязанъ былъ обмѣнивать приносимое частными лицами серебро на монету, по разсчету 22 р. 75 к. за фунтъ.

[2]) Любившій говорить разныя остроты А. А. Абаза сравнивалъ кред. билеты, выпущенные въ обращеніе, съ виномъ влитымъ въ воду: ихъ такъ же трудно извлечь изъ обращенія, какъ вино изъ воды.—Острота эта имѣла очень большой успѣхъ въ административныхъ сферахъ и неоднократно повторялась въ разныхъ оффиціальныхъ «запискахъ» и «представленіяхъ».

созданію этого выгоднаго баланса, но къ какимъ результатамъ могла подобная политика привести, когда при господствѣ у насъ бумажныхъ денегъ, доступъ въ страну звонкой монетѣ не былъ обезпеченъ? Естественно—или къ приливу въ Россію ея долговыхъ обязательствъ, размѣщенныхъ за границей или же къ постепенному повышенію курса кред. рубля (вслѣдствіе увеличенія спроса на кред. билеты). Притокъ къ намъ старыхъ нашихъ обязательствъ—явленіе весьма желательное, такъ какъ онъ упрочаетъ госуд. кредитъ страны, обезпечиваетъ ей даже бо́льшую политическую независимость, создаетъ впослѣдствіи болѣе благопріятный балансъ, вообще означаетъ накопленіе страною новыхъ свободныхъ капиталовъ. При господствѣ бум. денегъ это явленіе не можетъ сопровождаться и отливомъ звонкой монеты, ибо ея нѣтъ въ обращеніи вовсе. Но временное повышеніе курса бум. денегъ (сопровождающееся часто скачка̀ми въ сторону пониженія)—явленіе вовсе нежелательное, такъ какъ главное зло бумажныхъ денегъ заключается именно въ колебаніяхъ курса ихъ, въ неопредѣленности ихъ цѣнности. Кромѣ того повышеніе ихъ курса влечетъ за собою усиленіе заграничнаго привоза ослабленіе вывоза заграницу и усиленный отливъ за границу путешественниковъ,—обстоятельства создающія уже пассивный платежный балансъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ *пониженіе* курса бум. денегъ. Можно сказать, что всѣ мѣры къ установленію выгоднаго для страны баланса остаются совершенно безплодными, пока не открытъ въ страну доступъ звонкой монетѣ. Въ случаѣ возможности создать безусловно прочный въ теченіе продолжительного времени активный балансъ, особенно если курсъ бум. денегъ не очень сильно упалъ, а въ странѣ имѣются (въ банкахъ и у частныхъ лицъ) запасы благородныхъ металловъ, есть всѣ шансы для возстановленія металлическаго обращенія путемъ поднятія курса бум. денегъ до паритета, и тогда звонкая монета, обращеніе которой станетъ безразлично наравнѣ съ бумажными знаками, безпрепятственно польетъ въ государство. Такъ было въ Англіи въ эпоху послѣ Наполеоновскихъ войнъ, во Франціи послѣ войны 1870 г., въ Америкѣ послѣ междоусобой войны изъ-за освобожденія негровъ. Но если, какъ у насъ, активный платежный балансъ при всѣхъ усиліяхъ финансового вѣдомства является скорѣе исключеніемъ, чѣмъ правиломъ, если курсъ бумажныхъ денегъ упалъ очень значительно и на поправленіе его надежды очень мало,—если запасы благородныхъ металловъ въ банкахъ и участстныхъ лицъ незначительны,—то единственное средство обезпечить притокъ въ страну звонкой монеты при благопріятныхъ балансахъ,—это *разрѣшеніе сдѣлокъ на звонкую монету* на ряду со сдѣлками въ кредитной валютѣ и съ исполненіемъ металлическихъ сдѣлокъ

металломъ въ натурѣ или бумажными деньгами *по курсу дня*. Это средство было испытано у насъ во время еще господства ассигнацій и при томъ съ очень большимъ успѣхомъ для удержанія въ странѣ звонкой монеты, для притока ея изъ-за границы при выгодныхъ балансахъ и, наконецъ, для возстановленія металлическаго денежнаго обращенія. Н. Х. Бунге былъ большимъ и убѣжденнымъ поклонникомъ этой мѣры, что́ неоднократно высказывалъ въ своихъ научныхъ трудахъ. Неудивительно поэтому, что онъ уже въ 1882 г. вошелъ въ комитетъ финансовъ съ проэктомъ разрѣшенія сдѣлокъ на *звонкую* (серебряную и золотую) монету [1]), каковой проэктъ въ основныхъ чертахъ комитетомъ (при сильной поддержкѣ М. Х. Рейтерна, въ немъ предсѣдательствовавшаго) былъ одобренъ, но затѣмъ, когда былъ внесенъ въ госуд. совѣтъ,—отвергнутъ послѣднимъ на томъ основаніи, что подобное разрѣшеніе было бы преждевременно до упроченія нашего разсчетнаго баланса и до изъятія изъ обращенія кред. билетовъ въ силу Выс. указа 1 янв. 1881 г. Интересно, что и Н. Х. Бунге въ своемъ представленіи, и Комитетъ Финансовъ, и Госуд. Совѣтъ, при обсужденіи этого представленія, больше всего опасались, чтобы разрѣшеніе сдѣлокъ на звонкую валюту не подало повода кому-нибудь подумать, что рѣшено возстановленіе металлическаго обращенія на почвѣ девальваціи. Боялись даже *упроченія курса* кред. рубля, хотя всѣ сознавали, что главное зло именно въ колебаніи курса и что *фиксація* его именно устранила бы главный недостатокъ бумажныхъ денегъ. «Думаютъ», писалъ Бунге [2]), что «самое упроченіе курса бум. денегъ можетъ привести къ девальваціи, т. е. къ замѣнѣ существующихъ кредитныхъ билетовъ новыми билетами, размѣнными на монету при болѣе или менѣе значительной скидкѣ съ нарицательной цѣны кред. билетовъ, но *девальвація не входитъ въ планы* м-ра ф-овъ, какъ мѣра несовмѣстимая съ истинными (?) интересами и госуд. кредита и народного хозяйства». Комитетъ финансовъ находилъ, что «впечатлѣніе, произведенное Высоч. указомъ о подобной мѣрѣ, могло бы въ глазахъ публики придать значеніе ей *коренного измѣненія* основаній нашей *денежной системы* и вызвать заграницею вредныя для нашего кредита сужденія». Государственный же совѣтъ требовалъ, чтобы самый способъ осуществленія предполагаемый мѣры (разрѣшеніе сдѣлокъ на звонкую монету) «былъ установленъ такимъ образомъ, чтобы каждому было ясно, что отмѣна воспрещенія принимать монету въ платежи по курсу является *естественнымъ послѣдствіемъ* принимаемыхъ правительствомъ мѣръ

---

[1]) Въ I т. Рус. госуд. кредита ошибочно сказано на *золотую* монету, стр. 597.

[2]) Беремъ свѣдѣнія изъ той-же указанной выше записки *Б. П. Мансурова*, стр. 5—7.

для *возстановленія цѣнности* кред. рубля и чтобы такимъ образомъ всего вѣрнѣе была предупреждена возможность легко возникающихъ въ подобныхъ случаяхъ *опасеній относительно девальваціи* бум. денегъ». При такихъ воззрѣніяхъ высшихъ учрежденій нашихъ, такъ или иначе вѣдавшихъ финансы, какой политики въ дѣлѣ урегулированія денежнаго обращенія долженъ былъ держаться министръ финансовъ? Ему указывали, что «одно разрѣшеніе производить платежи звонкою монетою по курсу и заключать на нее сдѣлки не можетъ еще имѣть послѣдствіемъ водвореніе этой монеты на внутреннемъ рынкѣ», во всякомъ случаѣ «не обѣщаетъ *быстраго* прилива металлическихъ денегъ», что «дѣйствіе этой мѣры можетъ быть только постепенное, зависящее отъ положенія нашей торговли и отъ многихъ другихъ причинъ». Но кто же могъ воображать, что одно разрѣшеніе сдѣлокъ на звонкую монету обусловитъ ея притокъ въ страну безъ созданія для нея активнаго баланса! Рѣчь шла о притокѣ монеты вслѣдствіе выгоднаго баланса, который имѣлось въ виду создать и всячески поддерживать, а затѣмъ въ зависимости отъ того, къ какимъ результатамъ приведетъ предположенная мѣра, рѣшить вопросъ о томъ или другомъ способѣ регулированія бумажной нашей валюты. Характерно, что не былъ поднятъ вопросъ о томъ, на какую же валюту *возстановлять* размѣнъ (серебряную или золотую) и что рѣчь шла о разрѣшеніи сдѣлокъ не на золото (какъ было при Рейтернѣ), а вообще на *звонкую* монету. Между тѣмъ въ виду колебанія цѣнъ на серебро и въ общемъ быстраго ихъ паденія поднять этотъ вопросъ было бы болѣе, чѣмъ умѣстно и разъ на всегда рѣшить, какой же металлъ пріобрѣтать для размѣна. Практически разрѣшеніе сдѣлокъ на *серебро* значенія не имѣло, такъ какъ никто такихъ сдѣлокъ не сталъ бы совершать въ виду такихъ же колебаній серебряной валюты, какъ и бумажной,—но *принципіально* такая мѣра вызвала бы нѣкоторое недоумѣніе. Н. Х. Бунге, какъ извѣстно, новаго проэкта металлическихъ сдѣлокъ не представилъ и вообще не пришелъ ни къ какому твердому рѣшенію на счетъ регулированія нашей валюты. Единственно, что онъ нашелъ возможнымъ сдѣлать,—это положить начало накопленію въ кассахъ госуд. банка золота, передававшагося банку изъ суммъ, поступающихъ въ уплату таможенныхъ сборовъ. Благодаря этой мѣрѣ, И. А. Вышнеградскій имѣлъ возможность въ самомъ началѣ своего министерства (1887) усилить размѣнный фондъ кред. билетовъ на 40 мил. руб. зол. Вышнеградскій не былъ никогда (какъ Н. Х. Бунге) сторонникомъ возстановленія размѣна кред. билетовъ на золото по нариц. цѣнѣ, напротивъ онъ находилъ такой размѣнъ нежелательнымъ въ видахъ затрудненія этою мѣрой нашей отпускной торговли

и возможности «потрясенія всѣхъ отраслей народного хозяйства», уже принаровившихся къ пониженной цѣнности кред. рубля. Главною же своею цѣлью онъ считалъ упроченіе этого уже существующаго дов. долгій промежутокъ времени пониженного курса рубля, для чего накопленіе размѣннаго фонда и разрѣшеніе сдѣлокъ на металлическую валюту считалъ наиболѣе подходящими мѣрами. Вышнеградскому сравнительно съ его предшественниками повезло въ томъ отношеніи, что комитетъ финансовъ, въ составѣ которого тогда находились М. Х. Рейтернъ, Н. Х. Бунге и Д. М. Сольскій, *одобрилъ* его мысль о необходимости фиксаціи курса кред. рубля на уровнѣ близкомъ къ отношенію 1 р. 50 к. кр.=1 р. зол. и, слѣдовательно, въ принципѣ допускалъ уже такъ наз. *девальвацію* кред. рубля [1]), и это постановленіе финан. комитета удостоилось Высочайшаго утвержденія. М-ръ ф-овъ такимъ образомъ имѣлъ для своихъ дѣйствій готовую программу, которую могъ постепенно приводить въ исполненіе. Однако осуществленіе этой программы встрѣтило немедленно же препятствіе со стороны госуд. совѣта, куда Вышнеградскій въ 1888 г. внесъ свое представленіе о разрѣшеніи сдѣлокъ на серебряную и золотую валюту. Характерно, что Вышнеградскій, какъ и Бунге, не дѣлалъ надлежащаго различія между золотомъ и серебромъ, а прямо указывалъ, что, если бы было разрѣшено заключать сдѣлки только на золото, это было бы равносильно предрѣшенію вопроса о переходѣ къ золотой монетной единицѣ, а между тѣмъ *едвали было бы своевременно предрѣшать этотъ вопросъ* какъ въ виду тѣхъ немаловажныхъ затрудненій, которыя встрѣтились въ Германіи при проведеніи монометаллической золотой системы, такъ и потому, что прямого практическаго примѣненія разрѣшеніе этого вопроса имѣть не будетъ, ибо подготовительныя къ размѣну мѣры во всякомъ случаѣ должны занять нѣкоторое время [2]). Такія разсужденія показываютъ, что вопросъ не былъ еще ясенъ для м-ра ф-овъ, и что онъ самъ не зналъ, какой валютной системы ему держаться. При такихъ условіяхъ неудивительно, что госуд. совѣтъ отнесся весьма недоброжелательно къ представленію новаго министра, особенно если принять во вниманіе заявленіе его, что опубликованіе плана, которому предполагается слѣдовать, было бы неудобно и могло бы даже скомпрометировать успѣхъ нѣкоторыхъ мѣропріятій (имѣлась въ виду покупка золота за счетъ находившихся въ распоряженіи госуд. банка и казначейства кредитныхъ билетовъ), *опубликованіемъ* же плана м-ръ ф-овъ считалъ и сообщеніе его госуд.

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 500—501.

[2]) *Максуровъ*, стр. 8—9.

совѣту. Интересно, что госуд. совѣтъ указывалъ, что цѣль правительства—въ *возстановленіи* цѣнности кред. рубля и въ предупрежденіи опасеній общества на счетъ *девальваціи* бумажныхъ денегъ, а м-ръ ф-овъ находилъ, то «стремленіе правительства дать возможность накопленію металлическаго запаса въ странѣ *не можетъ имѣть другой цѣли, кромѣ упроченія* нашей денежной системы». Но ни госуд. совѣтъ, ни м-ръ ф-овъ не обсуждали вопроса, какую же именно *цѣнность* кред. рубля надо возстановлять (на серебро или на золото, или на оба металла) или на уровнѣ какой цѣнности *упрочать* курсъ кред. рубля; не занимались выясненіемъ и вопроса о томъ, что же такое девальвація уже девальвированнаго биржей рубля и т. д. Принципіальные вопросы на очередь поставлены не были и оставлены на разрѣшеніе будущему. Несочувствіе разрѣшенію сдѣлокъ на метал. валюту раздѣлило съ госуд. совѣтомъ и особое совѣщаніе изъ представителей биржевыхъ комитетовъ и м-ва ф-овъ подъ предсѣдательствомъ товарища м-ра ф-овъ Ѳ. Г. Тернера, которое, соглашаясь съ необходимостью упроченія курса, находило разрѣшеніе металлическихъ сдѣлокъ мѣрою нецѣлесообразною и нежелательной. Только два члена совѣщанія, извѣстные банкиры *А. И. Закъ* и *И. С. Бліохъ*, высказались за разрѣшеніе указанныхъ сдѣлокъ, такъ какъ это разрѣшеніе, по ихъ мнѣнію, должно было повести къ упроченію курса, что̀ не только желательно, но и необходимо, возстановленіе же курса al pari нежелательно и безусловно вредно, какъ ведущее къ новымъ колебаніямъ этого курса. Интересно, что м-ръ ф-овъ въ своей рѣчи къ членамъ совѣщанія заговорилъ о *девальваціи*, предупредивъ, что *девальвація въ его планы не входитъ* (на самомъ дѣлѣ она именно входила въ его планы, и планъ этотъ уже удостоился Высочайшаго утвержденія), но тотъ же *Закъ*, не смущаясь этимъ, высказалъ, что девальвація, которая такъ многихъ пугаетъ, ибо подъ нею понимаютъ обыкновенно *обезцѣненіе*, на самомъ дѣлѣ есть только упроченіе, *фиксированіе дѣйствительной въ данный моментъ цѣнности рубля*, обезпечивающее отъ дальнѣйшаго его обезцѣненія; а если говорятъ, что разрѣшеніемъ метал. сдѣлокъ какъ бы оглашается обезцѣненіе нашего кред. рубля, то нельзя не сознаться, что это обезцѣненіе—фактъ общеизвѣстный и что едвали можетъ быть рѣчь о разглашеніи, когда на биржахъ цѣнности прямо котируются на метал. валюту. Разсужденія Зака однако никого не убѣдили, и м-ръ ф-овъ счелъ за лучшее взять свой проэктъ изъ госуд. совѣта до его оффиціальнаго разсмотрѣнія и занялся приведеніемъ въ исполненіе *второй* изъ намѣченныхъ имъ подготовительныхъ мѣръ для возстановленія металлическаго обращенія, именно *накопленія размѣннаго*

фонда. Накопленіе это шло, какъ мы видѣли [1]), за счетъ продажи м-омъ ф-овъ принадлежащихъ госуд. банку и казначейству кред. билетовъ и достигло 300 мил. руб. зол. Курсъ кред. рубля однако же этою мѣрою не только не былъ упрочепъ, но напротивъ колебался при Вышнеградскомъ, какъ никогда раньше. Дѣло въ томъ, что Вышнеградскій добился въ нашу пользу настоящаго активнаго платежнаго баланса, и еслибы были разрѣшены сдѣлки на золото, къ намъ прилила бы монета изъ-за границы въ дов. большомъ количествѣ. Но сдѣлки разрѣшены не были, и къ намъ стали притекать прежнія наши долговыя обязательства, что̀ облегчено было въ высшей степени предпринятыми конверсіонными операціями. Когда же бумагами нашими разсчитаться было невозможно, естественно возвышался курсъ кредитнаго рубля, а, такъ какъ Вышнеградскій твердо рѣшилъ этого возвышенія не допускать, то онъ при возвышеніи выбрасывалъ на продажу огромное количество русскихъ кред. рублей и тѣмъ стремительно понижалъ ихъ цѣну. Въ этомъ главная причина тогдашнихъ колебаній курса. При вступленіи въ управленіе м-омъ ф-овъ С. Ю. Витте онъ засталъ такое положеніе вещей, что и въ госуд. банкѣ, и въ казначействѣ имѣются огромные запасы золота, которое внутри страны не имѣло обращенія, но запасы эти — не свободны: госуд. банкъ долженъ поддерживать коммерческіе обороты въ странѣ, госуд. казначейство обязано производить рядъ платежей, — и тотъ и другое въ кредитныхъ билетахъ, которыхъ *нѣтъ въ ихъ распоряженіи*. Въ виду этого сейчасъ же пришлось (въ 1892 г.) разрѣшить госуд. банку новый выпускъ (на 25 мил. р.) кредитныхъ билетовъ, а для госуд. казначейства озаботиться реализаціей новаго внутренняго займа въ кредитной валютѣ, въ виду блестящаго состоянія нашихъ финансовъ совершенно ненужнаго. Другого ничего и не могло придумать м-во ф-овъ, ибо имѣло ли смыслъ — пустить въ оборотъ (т. е. продать) принадлежащее намъ золото, столь много способствовавшее укрѣпленію даже политическаго нашего положенія, — мало того: слѣдовало ли прекратить дальнѣйшее, весьма возможное (таможенные сборы, реализація остатка 3%-аго займа 1891 г.), накопленіе золота? Не значило ли это разорвать съ традиціями прошлаго, погубить всѣ прежнія столь дорогія усилія создать наконецъ размѣнный фондъ для нашихъ кред. билетовъ? Никакой министръ финансовъ на это, конечно, не рѣшился бы и тѣмъ болѣе не могъ рѣшиться на это бывшій ближайшій сотрудникъ Вышнеградскаго. Тѣмъ не менѣе въ виду чрезвычайно противорѣчивыхъ и неустойчивыхъ взглядовъ на вопросы денежнаго

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 506—510.

обращенія, какъ въ нашей литературѣ, такъ и въ административныхъ сферахъ, и особенно въ виду рѣшительнаго господства того воззрѣнія, по которому необходимо стремиться къ доведенію курса кред. рубля до паритета (при чемъ паритетъ подразумѣвался или на золото или на оба металла въ соотношеніи 1 : 15½),—воззрѣнія, получившаго въ свое время осуществленіе и на практикѣ, новый министръ не могъ не колебаться, какой программы ему держаться, какой ему держаться политики. А между тѣмъ золотой фондъ былъ накопленъ въ такомъ количествѣ, что въ случаѣ фиксаціи курса рубля на уровнѣ 1 руб. 50 коп. кред.=1 руб. зол. можно было считать размѣнъ обезпеченнымъ, а созданный активный для Россіи платежный балансъ позволялъ надѣяться на то, что выпущенное въ обращеніе золото за границу не уйдетъ. Неудивительно поэтому, что новый м-ръ ф-овъ навлекалъ на себя нареканія со стороны бывшихъ министровъ финансовъ въ томъ, что онъ не вноситъ окончательнаго представленія о регулированіи валюты въ госуд. совѣтъ; новаго м-ра считали даже сторонникомъ теоріи безграничныхъ выпусковъ бумажныхъ денегъ [1]), а между тѣмъ до окончательнаго рѣшенія вопроса было еще довольно далеко. Прежде всего не упорядочены были счеты по выпуску («постоянному» и «временнымъ») кредитныхъ билетовъ, далѣе вовсе не былъ упроченъ курсъ кред. рубля, продолжавшаго служить благодарнѣйшимъ матеріаломъ для спекуляціи, не былъ рѣшенъ споръ, на золото или серебро или на оба металла надо сдѣлать размѣннымъ кред. рубль, наконецъ не было обезпечено хожденіе внутри страны *золотой* монеты (серебряная съ минуту на минуту могла появиться въ обращеніи, такъ какъ оставалась законнымъ платежнымъ средствомъ, а курсъ ея все болѣе и болѣе приближался къ курсу кред. рубля, пока въ 1893 г. съ нимъ не сравнялся). Новый м-ръ ф-овъ сперва на это упорядоченіе счетовъ обратилъ очень малое вниманіе. Напротивъ, желая продолжать сооруженіе Сибирской ж. дороги средствами госуд. казначейства безъ помощи займовъ и не разсчитывая на достаточность этихъ средствъ въ 1893 г. (въ виду неблагопріятныхъ урожаевъ 1891—92 г.г.), онъ выхлопоталъ 10 дек. 1892 г. [2]) Высочайшій указъ объ обращеніи 92.734.591 р. кр., уплаченныхъ госуд. банку по временному выпуску кред. билетовъ, снова въ рессурсы госуд. казначейства для покрытія расходовъ сооруженія Сибирской ж. дороги,—удивляться ли послѣ этого, что С. Ю. Витте стали причислять къ сторонникамъ необезпеченнаго бумажно-денеж-

---

[1]) Протоколъ госуд. совѣта 20 апр. 1896 г., стр. 6.

[2]) П. С. З. № 9139.

наго обращенія (см. выше)! Но С. Ю. Витте сейчасъ же созналъ свою ошибку, указъ 10 дек. 1892 г. въ исполненіе приведенъ не былъ, для Сибирской дороги были изысканы другіе рессурсы, а съ временнымъ выпускомъ кред. билетовъ рѣшено было покончить слѣдующимъ образомъ (Выс. указъ 9 декабря 1894 г. [1]): оставшіеся въ счетѣ временнаго выпуска кред. билеты на сумму 266.263.146 р. (за вычетомъ уничтоженныхъ и перечисленныхъ въ постоянный выпускъ) было повелѣно перечислить въ постоянный выпускъ подъ обезпеченіе размѣннымъ фондомъ; нереализованную на 173.528.545 р. ренту уничтожить (108 мил. руб. зол. и 25 мил. руб. кр. нарицц.), а въ уплату остального «долга» госуд. банка по уплаченнымъ ему госуд. казначействомъ кред. билетамъ (92.734.591 р.) передать изъ оборотной кассы банка въ размѣнный фондъ—65.433.691 р. зол., соотвѣтствующіе по покупной цѣнѣ золота этому долгу [2]). Всего, слѣдовательно, вмѣстѣ съ перечисленіемъ, сдѣланнымъ въ 1887 г., постоянный выпускъ кред. билетовъ возросъ на 330 мил. руб. и въ этой же суммѣ возродился по счетамъ бухгалтеріи государ. банка *уже однажды погашенный* долгъ госуд. казначейства госуд. банку, впрочемъ за вычетомъ переданныхъ банкомъ въ размѣнный фондъ суммъ въ золотѣ (105.433.691 руб.), т. е. на *224.569.309 руб.* Указъ 9 дек. 1894 г. въ сущности окончательно отмѣнялъ указъ 1 янв. 1881 г., въ значительной степени отмѣненный еще указомъ 8 іюня 1884 г., когда вмѣсто наличныхъ денегъ уплата государ. банку долга стала производиться нереализованною рентой. Указъ 9 дек. 1894 г. несомнѣнно внесъ извѣстный порядокъ въ существовавшую дотолѣ путаницу счетовъ госуд. банка по выпуску кред. билетовъ, но, конечно, вообще онъ не могъ упорядочить нашу эмиссіонную операцію, не смотря на незадолго передъ тѣмъ состоявшуюся реформу госуд. банка. По прежнему для цѣлей внутренняго обращенія приходилось обращаться къ временнымъ выпускамъ кред. билетовъ, обезпеченныхъ рубль за рубль золотомъ, принадлежащимъ госуд. банку или же госуд. казначейству. Такъ въ 1893 г. удалось изъять въ два пріема изъ обращенія на 50 мил. руб. кред. билетовъ временнаго выпуска [3]), но въ октябрѣ того же года пришлось снова произвести выпускъ на тѣ же 50 мил. руб. [4]), и, слѣдовательно, дополнительный *временный* выпускъ кред. билетовъ, всего на 150 мил. руб., сдѣланный въ 1891—92 г.г., грозилъ превра-

---

[1]) П. С. З. № 11114.

[2]) Слѣд., цѣна золота опредѣлилась въ 1 р. 41,723 к. кр. за 1 р. зол.

[3]) Собр. узак. 1893 г. ст. 97 и 307.

[4]) Собр. узак. 1893 г. ст. 1223.

титься въ *постоянный*. Только имѣя въ виду близкое осуществленіе реформы нашего денежнаго обращенія, министръ финансовъ рѣшился въ 1894 г. (9 іюня [1]) изъять окончательно на 75 м. р. кред. билетовъ и возвратить госуд. банку въ свободное распоряженіе тѣ 75 мил. руб. зол., которые обезпечивали сказанный выпускъ. Остальные 75 мил. руб. кред. временнаго выпуска остались въ обращеніи подъ обезпеченіе *золота, принадлежавшаго также госуд. банку*. Такимъ образомъ кредитныхъ билетовъ всѣхъ выпусковъ осталось не изъятыми на 1.121.281.634 руб., и они всѣ цѣликомъ уже числились въ пассивѣ счета размѣннаго фонда кред. билетовъ, въ активѣ котораго значились 351.938.723 руб. зол., принадлежащихъ размѣнному фонду и 769.342.911 р. долга госуд. казначейства, при чемъ 1.046.281.634 р. постояннаго выпуска съ размѣннымъ фондомъ въ 276.938.723 р. зол. и съ долгомъ госуд. казначейства были отдѣлены отъ временнаго выпуска въ 75 м. р. кр. съ обезпеченіемъ 75 милліонами рублей зол. Изъ пассива же счета коммерческихъ операцій госуд. банка кред. билеты были вычеркнуты, какъ равно вычеркнуты были изъ актива этого счета 92.734.591 р.,—помѣщавшіеся раньше въ коммерческія операціи банка и 173.528.555 руб. въ нереализованной рентѣ. Съ дѣленіемъ кредитныхъ билетовъ на *три* разряда было покончено, но *два* разряда ихъ пока еще оставались. Офиціально министерство финансовъ дало слѣдующія разъясненія основаній принятой имъ мѣры [2]). «Дѣленіе кредитныхъ билетовъ на три разряда, вносящее нѣкоторую сбивчивость въ балансъ госуд. банка, не оправдывается вмѣстѣ съ тѣмъ существомъ дѣла, по крайней мѣрѣ въ отношеніи кред. билетовъ временныхъ выпусковъ, произведенныхъ по случаю восточной войны. Уничтожить эти билеты на основ. указа 1 янв. 1881 г. не удалось: послѣдовавшее въ свое время подъ вліяніемъ этихъ выпусковъ пониженіе цѣны кред. рубля представляется нынѣ во всякомъ случаѣ *совершившимся фактомъ*, а сообразно съ цѣною рубля установились и цѣны всѣхъ произведеній земледѣлія и промышленности. Такимъ образомъ уничтоженіе кред. билетовъ, еслибы даже оно и повело за собою возвышеніе вексельнаго курса, вызвало бы новое нежелательное колебаніе цѣнъ, къ которымъ уже успѣли примѣниться въ продолженіи протекшихъ 17 лѣтъ какъ торгово-промышленная дѣятельность страны, такъ и общественная жизнь. Съ другой стороны надо имѣть въ виду, что съ дальнѣйшимъ ростомъ страны естественно увеличивается потребность въ мѣновыхъ знакахъ, которая

---

[1]) Собр. узак. 1894 г. ст. 609.

[2]) Вѣстн. финансовъ 1894 г. № 51.

при томъ не уравновѣшивается усовершенствованіемъ пріемовъ денежнаго обращенія. Подтвержденіемъ проистекающей отсюда необходимости въ усиленіи обращенія служитъ то, что, начиная съ 1888 г., правительство въ періоды оживленія торговыхъ оборотовъ вынуждалось къ производству особенныхъ временныхъ выпусковъ кред. билетовъ подъ обезпеченіе золотомъ на основ. Выс. указовъ 8 іюля 1888 г. и 28 іюля 1891 г., каковыхъ билетовъ остается обращеніи на 75 мил. руб. Въ виду изложенныхъ данныхъ едвали не слѣдуетъ признать, что кред. билеты выпусковъ 1877—78 г.г. останутся долгое время въ обращеніи, что они утратили характеръ временныхъ выпусковъ и что съ этой точки зрѣнія они ничѣмъ не разнились отъ кред. билетовъ, выпущенныхъ въ обращеніе подъ обезпеченіе размѣннымъ фондомъ».

Изъ этого *оффиціальнаго* разъясненія уже видно, что финансовая администрація наша прямо признавала всякое повышеніе вексельныхъ курсовъ сравнительно съ установившимися (средними) за послѣднее 17-лѣтіе нетолько не необходимымъ (какъ это постоянно заявлялось раньше), но *вреднымъ* во всѣхъ отношеніяхъ, ибо влекло бы къ дальнѣйшему колебанію цѣнъ, уже приспособившихся къ *пониженнымъ* цѣнамъ кред. рубля. Другими словами фиксація курса этого рубля на среднемъ установившемся уровнѣ входила уже въ программу дѣйствій новаго министра. Но мы видѣли, что и прежніе министры указывали на это упроченіе курса какъ на необходимый элементъ для успѣшности предстоящей денежной реформы, но не могли въ этомъ отношеніи добиться никакихъ результатовъ. Вышнеградскій, напр., сумѣлъ накопить огромные запасы золота, добился даже выгоднаго для Россіи разсчетнаго баланса, но ни колебаній курса онъ устранить не могъ, ни поколебать предубѣжденія высшихъ административныхъ и торгово-промышленныхъ сферъ противъ допущенія сдѣлокъ на звонкую монету ему не удалось. Съ предубѣжденіями бороться было, конечно, почти невозможно, но борьба противъ колебанія курса кред. рубля находилась въ полной зависимости отъ министровъ финансовъ, и ни одинъ изъ нихъ отъ нея сразу не отказывался. Но борьба эта всегда была безуспѣшна настолько, что въ концѣ концовъ и М. Х. Рейтернъ, и Н. Х. Бунге совершенно отчаялись даже въ возможности подобной борьбы съ надеждой на успѣхъ и отъ нея отказались. И. А. Вышнеградскій былъ болѣе энергиченъ и до конца своей дѣятельности не отказался отъ воздѣйствія на биржи, но, пріобрѣтая золото, въ значительной степени за счетъ принадлежащихъ казнѣ и госуд. банку кред. билетовъ, онъ естественно былъ заинтересованъ въ биржевой *игрѣ* на разность въ цѣнахъ кредитнаго рубля: выгодно было рубли подороже за зо-

лото продать, а потомъ обратно ихъ подешевле купить. Иногда было желательно *уронить* цѣну кред. рубля въ моментъ нашей вывозной хлѣбной кампаніи съ цѣлью повысить цѣны на хлѣбъ въ кред. рубляхъ, а затѣмъ повысить курсъ кред. рубля, когда государственному казначейству или торговцамъ приходилось производить платежи за границу. Министръ финансовъ располагалъ столь крупными средствами, что борьба съ нимъ даже крупныхъ биржевыхъ дѣльцовъ была весьма затруднена, а при ловкости Вышнеградскаго, въ совершенствѣ изучившаго всѣ пріемы биржевыхъ игроковъ, успѣхъ весьма часто сопровождалъ самыя рискованныя его предпріятія. Но увлеченный игрою (гдѣ выигрыши всегда тѣмъ значительнѣе, чѣмъ сильнѣе колебанія цѣнъ), Вышнеградскій совершенно оставилъ въ сторонѣ *упроченіе* курса кред. рубля, весьма затрудненное еще тѣмъ, что съ 1890 г. платежный балансъ рѣшительно сталъ склоняться въ нашу пользу, и, за невозможностью притока къ намъ въ обращеніе золота, сталъ сильно повышаться курсъ кред. рубля, на что министерство финансовъ отвѣчало новыми выпусками кред. билетовъ и продажей ихъ по повышеннымъ цѣнамъ за-границу. Курсъ, конечно, упалъ, но мы получили по умѣреннымъ цѣнамъ золото, которое, слѣдовательно, все-таки притекло къ намъ такимъ искусственнымъ путемъ, какъ сальдо разсчетнаго баланса. Новый министръ съ самого начала рѣшилъ придерживаться другой практики: именно *уничтожить вовсе колебанія курса кред. билетовъ* и уничтожить ни чѣмъ другимъ, какъ простымъ *обузданіемъ биржевой спекуляціи* на этомъ курсѣ. Благопріятствовало задуманной мѣрѣ то обстоятельство, что съ 1893 г. платежный балансъ пересталъ давать серьезныя отклоненія какъ въ нашу сторону, такъ и въ сторону заграницы, но все-таки предпріятіе представляло необыкновенныя трудности и требовало со стороны министерства необычайной смѣлости, рѣдкаго искусства и неуклонной твердости. По нашему глубокому убѣжденію нынѣшній м-ръ ф-овъ совершенно правильно понялъ и оцѣнилъ значеніе спекуляціи въ дѣлѣ колебанія цѣнъ кред. рубля. Эти колебанія дѣйствительно были безпримѣрны [1]): въ 1869—75 г.г. (т. е. въ періодъ улучшенія нашихъ финансовъ послѣ ихъ разстройства, вызваннаго крымской войной, ликвидаціей казенныхъ банковъ и неправильной желѣзнодорожной политикой) оно доходило отъ 2,64% (1873 г.) до 13,09%, (1869 г.), въ 1876—1880 г. (приготовленіе къ турецкой войнѣ, война, ликвидація военныхъ расходовъ) колебанія составляли отъ 10% (1880 г.) до 33,91% (1877 г.), въ министерство Н. Х. Бунге отъ 4,29% (1883 г.) до 11,01%

---

[1]) См. у *Кашкарова* таблицу на стр. 170, I т. «Денежнаго обращенія въ Россіи».

(1885 г., когда опасались войны съ Англіей), при И. А. Вышнеградскомъ отъ 8,79% (1892 г.) до 36,38% (1888 г., когда опасались войны съ Германіей). Были моменты, когда паденіе курса кред. рубля положительно было ни съ чѣмъ несообразно напр. въ 1870 г. кред. рубль терялъ до 26,57%, въ 1871 г. до 20,4%, въ 1876 г. до 26,5%, въ 1877 г. до 41,84%, въ 1878 г., до 42,25%, въ 1879 г. 40,28% и т. д., а въ 1888 г. даже 50,08%. Ничего подобнаго исторія бумажнаго денежнаго обращенія въ другихъ странахъ не знаетъ, за исключеніемъ исторіи французскихъ ассигнацій въ прошломъ столѣтіи, нашихъ ассигнацій въ эпоху наполеоновскихъ войнъ и австрійскихъ бумажныхъ денегъ въ томъ же періодѣ. Но та исторія въ сравненіе съ исторіей нашихъ кредитныхъ билетовъ идти ни въ какомъ случаѣ не можетъ, такъ какъ тогда колоссальное паденіе курса бумажныхъ денегъ объяснялось громадностью ихъ выпуска, не имѣвшаго предѣла вслѣдствіе необычайныхъ политическихъ обстоятельствъ того времени (великая революція, безпримѣрныя по своей грандіозности и продолжительности войны, грозившія довести нѣкоторыя государства до полнаго банкротства и даже до потери политической независимости). Но съ момента выпуска нашихъ кредитныхъ билетовъ и до настоящаго времени количество ихъ, находившееся въ обращеніи, было сравнительно ничтожно, особенно если принять во вниманіе размѣръ русской имперіи, количество ея населенія, отсутствіе какихъ-либо суррогатовъ денегъ, въ родѣ банковыхъ билетовъ, громадный государственный бюджетъ и бюджеты органовъ мѣстнаго самоуправленія (податное обезпеченіе), довольно развитую внутреннюю и внѣшнюю торговлю, отсутствіе учрежденій (въ родѣ расчетныхъ палатъ), съ помощью которыхъ потребность въ наличныхъ денежныхъ знакахъ могла быть сколько-нибудь уменьшена. Россія постоянно занимала едва ли не послѣднее мѣсто въ Европѣ среди даже самыхъ бѣдныхъ государствъ, относительно количества денежныхъ знаковъ на душу населенія, напр. Испаніи, Греціи, Португаліи, не говоря уже о государствахъ болѣе богатыхъ, какъ Франція, Англія, Германія, Австро-Венгрія, Италія, Голландія, Бельгія, Данія, Швейцарія, и т. д. Въ Европѣ только быть можетъ Турція и нѣкоторыя другія балканскія государства обладали на душу населенія еще меньшимъ количествомъ денежныхъ знаковъ, чѣмъ Россія. Слѣдовательно невозможно говорить о чрезмѣрности выпусковъ нашихъ кред. билетовъ. Еще менѣе возможно говорить о *злоупотребленіяхъ* нашего правительства этими выпусками, такъ какъ таковые въ усиленномъ размѣрѣ (оба раза приблизительно по 400 м. р.) сдѣланы были исключительно для *военныхъ* цѣлей, и сейчасъ же принимались мѣры къ уменьшенію этого количества по окончаніи

войнъ, неудавшіяся главнымъ образомъ потому, что изъятіе кред. билетовъ изъ обращенія оказалось невозможнымъ вслѣдствіе крайней нужды населенія въ денежныхъ знакахъ. Въ мирное время производились иногда (въ 60-ыхъ и отчасти въ началѣ 70-ыхъ г.г., а затѣмъ въ 1888—93 г.г.) выпуски кред. билетовъ, но на ничтожныя сравнительно суммы и подъ извѣстныя обезпеченія (процентными бумагами, золотомъ, вексельнымъ портфелемъ госуд. банка и проч.). Эти выпуски настолько не грозили дальнѣйшимъ разстройствомъ нашей валюты, что даже не сопровождались паденіемъ курса кред. рубля. Политическое положеніе Россіи за все 50-лѣтіе существованія кред. билетовъ пошатнулось серьёзно только одинъ разъ (въ эпоху крымской войны, которая на курсѣ рубля нисколько почти, кстати сказать, и не отразилась), національное богатство Россіи неизмѣнно возрастало, а въ общемъ возрастало и народное благосостояніе, хотя и не равномѣрно и сопровождаясь обѣдненіемъ нѣкоторыхъ классовъ и мѣстностей, улучшались, хотя и очень медленно и съ серьезными перерывами, и наши порядки, а съ тѣмъ вмѣстѣ расло политическое и экономическое положеніе Россіи. И ничто это на курсѣ кред. рубля не отражалось. Чѣмъ же объясняютъ эту неустойчивость и паденіе курса нашихъ бумажныхъ денегъ? Прежде всего чрезмѣрнымъ количествомъ ихъ выпуска. Но это объясненіе, какъ мы видѣли, не выдерживаетъ критики, на немъ не стоитъ и останавливаться, ибо о *чрезмѣрности* выпуска нашихъ кред. билетовъ не можетъ быть рѣчи. А вотъ какое объясненіе даетъ нашимъ курсовымъ колебаніямъ и причинамъ паденія нашего рубля *М. П. Кашкаровъ*, изслѣдованіе котораго о Денежномъ обращеніи въ Россіи тѣмъ отличается выгодно отъ большинства другихъ на ту же тэму, что основано на тщательномъ изученіи всѣхъ (а не только случайно подобранныхъ) матеріаловъ, относящихся къ затронутому имъ предмету [1]). «Въ 1859 г. *съ усложненіемъ политическихъ обстоятельствъ* курсъ упалъ въ маѣ до небывало еще низкой нормы, именно на 20% ниже паритета, и колебанія его достигли 18,2%. Въ 1863 г. (послѣ неудачной попытки возстановленія размѣна) курсъ сразу упалъ на 13,7%, что совпало съ *политическими усложненіями* (рѣчь Наполеона III, истолкованная въ смыслѣ предвозвѣстія войны), а также съ всеобщимъ денежнымъ кризисомъ. Особенно значительное паденіе курса имѣло мѣсто въ 1866 г. (на 33,8% ниже паритета), при чемъ колебанія его достигали 26,7%; оба эти обстоятельства совпадали съ *разгаромъ австро-прусской войны*. Слѣдующія затѣмъ болѣе или менѣе значительныя колебанія относятся къ 1869 и 1870 г.г., т. е. году предшествовавшему

[1]) Стр. 174—176 I т.

франко-прусской войнѣ и году самой этой войны. Что касается до причины паденія и колебаній курсовъ съ конца 1876 г. до 1880 г., то она вполнѣ понятна! Это суть годы послѣдней *турецкой войны*, громадныхъ выпусковъ кред. билетовъ и заключенія займовъ, а слѣдовательно и заполненія рынка нашими бумагами. Въ декабрѣ 1876 г. курсъ упалъ до $28^{5}/_{10}$ пенса и $297^{1}/_{2}$ сант., затѣмъ съ объявленіемъ войны понизился въ апрѣлѣ 1877 г. до $25^{7}/_{8}$ п. и $269^{3}/_{4}$ с. и, постепенно понижаясь, упалъ въ сентябрѣ до $22^{3}/_{8}$ п. и 234 с. (такъ наз. «плевненскій курсъ»). Въ апрѣлѣ 1878 г. курсъ упалъ *небывало низко*—до $22^{1}/_{4}$ п. или на 42,3% ниже паритета, но затѣмъ поднялся, и въ среднемъ въ 1880 и 1881 г.г. держался на 32—32,8% ниже паритета. Съ 1880 г. въ теченіе 10 лѣтъ выпусковъ кред. билетовъ не было, часть ихъ была даже погашена, и, если внимательно прослѣдить колебанія курсовъ за эти годы, то можно подмѣтить ихъ *тѣсную связь съ политическими событіями*. Въ 1882 и 1883 г.г. курсъ стоялъ въ среднемъ на 37,3% и 38,4% ниже паритета, т. е. ниже, чѣмъ когда-либо прежде и въ концѣ 1883 г. надалъ особенно низко ($23^{5}/_{16}$ п.). Въ эти два года шли толки (sic) о лигѣ мира съ присоединеніемъ и второстепенныхъ государствъ и въ концѣ 1883 г. состоялся въ Берлинѣ съѣздъ королей: испанскаго, сербскаго и румынскаго, а ожидавшееся въ Фреденсборгѣ свиданіе двухъ императоровъ не состоялось. Въ началѣ 1884 г. курсъ падалъ на 39,5% ниже паритета (*почему?*), но въ концѣ года нѣсколько повышался, и начало этого повышенія совпадаетъ съ свиданіемъ императоровъ въ Скерневицахъ (5 сент.). Въ послѣдующіе три года курсъ, въ общемъ, продолжалъ понижаться и параллельно съ этимъ отмѣтимъ слѣдующія событія: 18 марта 1885 г. бой при Кушкѣ, 6 сентября того же года переворотъ въ Болгаріи, сербско-болгарская война, 9 августа 1886 г. низложеніе Баттенберга, 27 февр. 1887 г. законъ о septennatѣ, 6 ноября свиданіе имп. Александра III съ Вильгельмомъ I, послѣ котораго даже въ оффиціальной прессѣ высказывались опасенія за возможность войны. Въ январѣ 1888 г. курсъ падалъ ниже, чѣмъ когда-либо ($19^{5}/_{32}$ п. или на 50,1% ниже паритета) и стоялъ очень низко вплоть до августа и это пониженіе совпадаетъ: съ заключеніемъ Германіей въ январѣ нового займа на военныя цѣли, обнародованіемъ трактата 1879 г. о заключеніи между Австріей и Германіей оборонительнаго союза, 25 января произнесена была знаменитая рѣчь Бисмарка, кончившаяся словами: мы, нѣмцы, не боимся никого кромѣ Бога, а 26 февраля умеръ Вильгельмъ I. Но 7 іюля состоялся пріѣздъ въ Россію Вильгельма II, и курсъ сразу поднялся, такъ что колебанія его достигли небывалой величины—36,4%. При нашей обезцѣнен-

ной валютѣ *торговый балансъ оказываетъ на вексельные курсы незначительное вліяніе* и во всякомъ случаѣ вліяніе это можетъ быть совершенно поглащено другими факторами *чисто психологическаго* свойства; 1888 г. можетъ служить тому убѣдительнымъ доказательствомъ: никогда нашъ курсъ не падалъ такъ низко, какъ въ 1888 г. и никогда нашъ отпускъ не превышалъ привозъ на такую значительную сумму, какъ въ томъ же 1888 г.; къ тому же въ этомъ году былъ превосходный урожай и весьма благопріятное исполненіе бюджета. Въ 1889—90 г.г. поднявшійся въ концѣ 1889 г. курсъ, въ среднемъ стоялъ *довольно высоко (ниже на 33,93% противъ паритета!)*, а значительное колебаніе въ 1890 г. (18,6%) обусловливается его подъемомъ въ августѣ и сентябрѣ, совпавшимъ со вторичнымъ *пріѣздомъ въ Россію Вильгельма II* (5 авг.). Въ 1891 г. курсъ весьма сильно понизился, и причина этого кроется несомнѣнно въ неурожаѣ и въ ожидавшемся *(но не сбывшемся!)* вслѣдствіе того слабомъ вывозѣ» (Политическія осложненія, значитъ, были въ сторонѣ, и курсъ удалось понизить и безъ нихъ!). Вотъ и всѣ причины по мнѣнію г. Кашкарова: курсъ самъ собою механически понижался подъ вліяніемъ разныхъ иногда совершенно ничтожныхъ политическихъ обстоятельствъ, торговый балансъ никакого почти вліянія не оказывалъ, въ турецкую войну слишкомъ было много выпущено кред. билетовъ. Но то же явленіе, которое имѣло значеніе для русскихъ бумажныхъ денегъ, должно, конечно имѣть значеніе и для бумажныхъ денегъ другихъ государствъ. Что же говоритъ намъ исторія? Въ Англіи въ самый разгаръ Наполеоновскихъ войнъ курсъ бум. денегъ не падалъ болѣе, какъ на 29% и колебанія его *за 20 лѣтъ* (1797—1817 г.г.) достигло только 32,3%, тогда какъ у насъ въ теченіе одного года достигало 37,38% (въ 1888 г.), да и то еще нѣкоторые спеціалисты [1]) объясняютъ столь сильное временами паденіе англійскихъ бум. денегъ *несуществованіемъ въ то время иностранныхъ денежныхъ рынковъ для госуд. знаковъ*. Въ 1820—21 г.г. курсъ англійскихъ бумажныхъ денегъ достигъ самъ собою паритета, т. е. сейчасъ же послѣ минованія періода, осложненнаго политическими замѣшательствами. Для нашихъ «госуд. знаковъ» иностранные рынки были вполнѣ открыты, войнъ, подобныхъ англійскимъ, мы не вели (Крымская война, какъ мы видѣли, не отразилась на курсѣ нашего кред. рубля), а между тѣмъ колебанія курса у насъ были грандіозныя, а его пониженіе вполнѣ устойчивое, и вовсе не возродился курсъ даже по достиженіи нами среди глубокаго и продолжительнаго мира устойчиваго политическаго положе-

[1]) *Léroy Beaulieu* напр., Traité, т. II, стр. 626 и слѣд.

нія. Что можетъ быть ужаснѣе удара, постигшаго Францію въ 1870 г.? А между тѣмъ ея банковые билеты, сдѣлавшіеся по случаю этой войны неразмѣнными, теряли только $2^1/_2$% своей нар. цѣны при самыхъ худшихъ обстоятельствахъ, тогда какъ наши кред. билеты (хотя мы не имѣли никакого отношенія къ Франко-Германской войнѣ) упали *по случаю той же войны* въ среднемъ на $8^1/_2$% сравнительно съ 1868 г., и это какъ разъ въ моментъ *улучшенія* нашихъ финансовъ. Послѣ войны, въ 1878 г. размѣнъ во Франціи самъ собою былъ возстановленъ и эта мѣра прошла тамъ даже незамѣченной! [1]). Но такъ было въ Англіи и Франціи, государствахъ исключительно могущественныхъ въ экономическомъ отношеніи и съ очень благоустроенной денежной системой. Посмотримъ, что было въ Австро-Венгріи, гдѣ съ 1848 г. (т. е. еще раньше, чѣмъ въ Россіи) валюта была разстроена, гдѣ въ обращеніи находились только бумажныя деньги, какъ въ Россіи и которая по своему политическому положенію несравненно слабѣе Россіи во всѣхъ отношеніяхъ. Какія серьезныя политическія потрясенія пережила Австрія съ 1848 г.! Венгерское возстаніе 1849 г., неудачная итальянская война 1859 г., прусскій погромъ 1866 г., непрерывные внутренніе раздоры, боязнь утраты самой политической независимости. Какъ же велико было паденіе курса *совершенно неразмѣнныхъ*, какъ и въ Россіи и такъ же, какъ у насъ, по закону равноцѣнныхъ съ серебряной монетой бумажныхъ денегъ по случаю этихъ совершенно исключительныхъ политическихъ обстоятельствъ, подобныхъ которымъ въ Россіи никогда не было? Какъ были велики эти колебанія? Въ 1849 г. курсъ падалъ въ самыхъ худшихъ случаяхъ только до 78,7, а въ 1850 г. до $66^2/_3$%, т. е. потеря въ первомъ случаѣ составляла 21,3%, во второмъ $33^1/_3$%, колебанія въ 1848 г. составляли 20,9%, въ 1849 г.— 38,6%. Въ 1859 г. дѣло обстояло хуже, такъ какъ курсы падали на 34,8% или до 65,2%, а колебанія составляли почти 53%. Но эти паденія и колебанія были наибольшими за всю исторію бум. денежного обращенія въ Австріи съ 1848 г. Уже въ 1866 г., когда Австрія потерпѣла неслыханное пораженіе, низшіе курсы составляли только 77%, т. е. потеря достигала всего 23%, а колебанія 27,4%, и затѣмъ мы не наблюдаемъ ни столь сильныхъ паденій, ни столь сильныхъ колебаній [2]). Такимъ образомъ въ Австріи, не смотря на самыя плачевыя политическія замѣшательства, не было такого сильнаго паденія курса бум. денегъ, какъ наблюдается въ Россіи по поводу самыхъ нелѣпыхъ слуховъ или же во время по-

[1]) См. нашу брошюру: Регулированіе бумажной валюты въ Россіи, X. 1896 г., стр. 10.

[2]) Ср. *Menger*: Beiträge zur Währungsfrage in Oesterreich-Ungarn, Iena 1892, S. 1.

бѣдоносной войны. Колебанія курсовъ въ приведенныхъ годахъ были очень сильны и въ Австріи, но только благодаря тому, что передъ войнами курсъ приближался почти къ паритету. Въ общемъ же въ другіе годы колебанія были совершенно ничтожныя, тогда какъ у насъ даже при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ курсъ колебался весьма значительно. Возмемъ Испанію,—государство, экономическая и политическая слабость котораго сравнительно съ Россіей совершенно безспорна, государство, которое, въ теченіе нынѣшняго столѣтія нѣсколько разъ объявляло себя банкротомъ. Даже въ самый худшій годъ (1898), въ разгаръ войны съ Америкой, послѣ потери всего военнаго флота, пораженія арміи, потери колоній, курсъ испанскихъ бум. денегъ (издавна неразмѣнныхъ) падалъ только до 52,6%, а у насъ вслѣдствіе одного слуха о возможности войны съ Германіей (которая, еслибы и состоялась, могла еще окончиться и въ нашу пользу) курсъ падалъ (въ 1888 г.) до 50%. Греческія бум. деньги въ 1897 г. падали только до 58%,—абсолютно неразмѣнныя деньги государства—банкрота, имѣющаго только тѣнь политической независимости! Оказывается, что политическія осложненія вліяли главнымъ образомъ на курсъ *русскихъ* бум. денегъ, а бум. деньги *другихъ государствъ* при гораздо болѣе тяжелыхъ политическихъ осложненіяхъ, чѣмъ у насъ, подвергались гораздо меньшимъ вліяніямъ таковыхъ, и у насъ часто слухи или политическія затрудненія сосѣдей больше отражались на нашихъ кред. билетахъ, нежели на билетахъ этихъ самыхъ сосѣдей. Но этого мало. Конечно, подъ вліяніемъ разныхъ политическихъ осложненій и слуховъ курсъ бум. денегъ можетъ упасть и упасть очень сильно. Но это паденіе не можетъ же быть прочнымъ, постояннымъ. Когда политическій горизонтъ разсѣивается, исчезаютъ слухи и т. д., курсъ бум. денегъ долженъ быстро повыситься и съ каждымъ годомъ все улучшаться. Такъ и было въ Англіи, Франціи, Австро-Венгріи, даже Испаніи. Извѣстно, что бум. деньги С. Америк. Штатовъ во время междоусобной войны и вслѣдъ за нею падали очень сильно, болѣе, чѣмъ когда-либо падали даже наши кред. билеты. Такъ въ 1864 г. ихъ курсъ доходилъ до 286 за 100 дол. зол., въ 1865 г. до 228 за 100, тогда какъ низшіе курсы для нашихъ рублей (въ 1888 г.) составляя 200 р. кр. за 100 р. з. Но уже сейчасъ вслѣдъ за войной (1866 г.) курсы повысились въ Америкѣ до 137 за 100 и затѣмъ все шли crescendo, пока въ 1879 г. сами собою не достигли паритета [1]). Въ Австро-Венгріи потеря въ среднемъ на курсѣ (на золото) составляла около 16% въ 1879—1891 г. [2]) Въ Италіи въ худшемъ случаѣ она со-

[1]) Регул. бум. валюты въ Россіи, стр. 9.

[2]) *Menger*: Der Uebergang zur Goldwährung, Wien 1892, стр. 7.

ставляла 20½% (1874 г.), а послѣ прекращенія размѣна, возстановленнаго въ 1883 г., не смотря на полное разстройство итальянской ден. системы не превышало 10%. Въ Испаніи въ настоящее время, по окончаніи войны съ Америкой, курсы также значительно возрасли.

Совершенно обратное явленіе наблюдаемъ мы въ Россіи. У насъ размѣнъ кредитныхъ билетовъ прекратился не вслѣдствіе войны,— явленіе, которое наблюдается и въ другихъ странахъ, напр. въ той же Испаніи, въ Италіи, Греціи, Португаліи, Аргентинѣ,—и былъ обусловленъ чрезмѣрностью выпуска бумажныхъ денегъ; финансовая администрація прилагала исключительную и постоянную заботливость о возстановленіи размѣна, накопляя размѣнный фондъ, улучшая курсы, способствуя созданію для страны активнаго баланса, сокращая количество находившихся въ обращеніи кред. билетовъ, и все таки курсъ ихъ имѣлъ *постоянную наклонность къ паденію*, совершавшемуся почти безъ всякаго повода или по поводу совершенно ничтожному сравнительно съ размѣрами паденія. Такъ въ 1866 г. курсъ кред. рубля по случаю австро-прусской войны, которая намъ ничѣмъ не грозила, упалъ почти на 37%, тогда какъ въ самой Австріи курсъ бумажныхъ гульденовъ потерялъ только 23%. Въ 1885 г. курсъ упалъ вслѣдствіе *побѣды*, одержанной русскими войсками при Кушкѣ, какъ падалъ онъ по случаю нашихъ побѣдъ въ Турціи въ 1877—78 г.г., и въ томъ и другомъ случаѣ вслѣдствіе опасеній войны нашей съ Англіей, войны, которая (теперь уже нѣтъ никакихъ сомнѣній) могла окончиться только разгромомъ Англіи. Иногда курсъ понижался такъ вовсе безо всякихъ причинъ, напр. въ 1869 г., *предшествовавшемъ* франко-прусской войнѣ (которой однако въ то время еще и не предвидѣли), въ началѣ 1880-ыхъ г.г., когда «шли толки о лигѣ мира» или въ 1884 г., когда уже и толковъ особенныхъ не было, и опять таки характерно, что изъ-за какихъ нибудь слуховъ и толковъ курсъ нашъ понижался гораздо больше, чѣмъ въ другихъ государствахъ при пораженіяхъ на голову ихъ армій и флота, при возможности такихъ осложненій, когда на карту могло стать самое существованіе этихъ государствъ. Прочность паденія курса нашего рубля была поразительная. Оно въ первое десятилѣтія послѣ пріостановки размѣна (1859—1868 г.)—составило въ среднемъ 13%, при чемъ, можно сказать, съ каждымъ годомъ паденіе усиливалось, составивъ во второй половинѣ этаго 10 лѣтія 17,6% противъ 8,7% въ первой половинѣ. Въ періодъ замѣчательнаго улучшенія нашихъ финансовъ (1869—1875) паденіе въ среднемъ все таки составляло 17%, значитъ улучшенія курсовъ добиться было нельзя, а затѣмъ въ пяти-

лѣтіе 1876—1880 г.г., т. е. въ годы балканской смуты, турецкой войны и непосредственной ликвидаціи ея расходовъ, сопровождавшейся временными выпусками кред. билетовъ, курсъ упалъ еще болѣе, въ среднемъ на 32% противъ паритета. Казалось бы послѣ всѣхъ этихъ экстраординарныхъ событій курсъ долженъ былъ улучшиться, такъ какъ въ улучшеніи политическаго положенія Россіи не могло быть сомнѣній. Но, нѣтъ: въ шестилѣтіе министерства Н. Х. Бунге, когда билетное обращеніе было сокращено на 87 мил. руб., улучшены наши финансы, проведенъ рядъ полезныхъ экономическихъ реформъ, когда съ именемъ имп. Александра III уже связывали названіе миротворца, —курсъ въ среднемъ давалъ пониженіе уже до 37%,—т. е. не улучшился, а *ухудшился*. Въ шестилѣтіе м-ва И. А. Вышнеградскаго (1887—1892 г.г.) при той же мирной русской политикѣ, при накопленіи крупныхъ запасовъ золота для цѣлей размѣна, при достиженіи въ госуд. бюджетѣ огромнаго превышенія доходовъ надъ расходами, при достиженіи даже выгоднаго для насъ платежнаго баланса, курсъ въ среднемъ давалъ пониженіе противъ паритета на 35%, т. е. почти нисколько не улучшился. Подобнаго явленія, какъ сказано, нигдѣ, кромѣ Россіи, исторія бумажно-денежнаго обращенія не наблюдаетъ. Если извѣстныя обстоятельства дѣйствительны для колебанія курса бумажныхъ денегъ по отношенію къ одному государству, то они должны быть дѣйствительны и по отношенію къ другимъ ceteris paribus. Но мы видимъ, что разныя политическія осложненія, которыми у насъ пытаются объяснить паденіе и колебанія курса нашихъ кред. билетовъ, сами по себѣ въ другихъ странахъ не вызываютъ такихъ колебаній и такого *прочнаго* паденія курсовъ, какъ у насъ, при чемъ тамъ вліяютъ дѣйствительно чрезвычайныя обстоятельства, а у насъ только слухи о возможности осложненій или же осложненія не у насъ, а у нашихъ сосѣдей. Слѣдовательно, дѣло не въ политическихъ осложненіяхъ и не въ явленіяхъ психологическаго свойства: и тѣ и другія могутъ имѣть только временный, а не постоянный характеръ. Какого бы плохого мнѣнія о Россіи, о ея порядкахъ, о ея финансахъ, о ея экономическомъ положеніи, о ея политическомъ значеніи ни были заграницею, это мнѣніе не могло быть хуже, нежели объ Австріи въ моменты ея разгромовъ, объ Испаніи, о Греціи, объ Италіи. Кромѣ того Россія никогда не была государственнымъ банкротомъ, по обязательствамъ своимъ платила чрезмѣрно аккуратно, оплачивая, напр., свои серебряные займы въ золотѣ (чего не дѣлала Австрія, вполнѣ воспользовавшаяся тѣмъ, что ея законная валюта была серебряная и платившая по всѣмъ металлическимъ своимъ займамъ, выпущеннымъ въ туземной валютѣ,—серебромъ), войнъ всегда тща-

тельно избѣгала, въ политическія авантюры никогда не пускалась. Въ чемъ же дѣло? Нельзя ли объяснить колебанія курса кред. билетовъ и прочность его паденія неблагопріятнымъ для насъ разсчетнымъ балансомъ, тѣмъ болѣе что балансъ дѣйствительно для насъ постоянно былъ неблагопріятенъ? На такомъ объясненіи многіе настаивали, особенно въ періодической печати, руководимой М. Н. Катковымъ, но придавали въ этомъ случаѣ слишкомъ мало значенія неразмѣнности нашихъ кредитныхъ билетовъ и размѣрамъ ихъ выпуска, находя, что послѣдніе можно весьма значительно расширить безъ всякаго ущерба для цѣнности билетовъ. Значеніе разсчетнаго баланса для курса бум. денегъ въ настоящее время оцѣнено уже вполнѣ по достоинству и намъ не зачѣмъ останавливаться на его доказательствахъ. Но этого значенія не слѣдуетъ чрезмѣрно преувеличивать. Несомнѣнно и доказано опытомъ многихъ странъ (въ томъ числѣ Англіи, Франціи и Соед. Штатовъ), что активный платежный балансъ страны, особенно въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ подрядъ, влечетъ за собою возвышеніе курса бумажныхъ денегъ этой страны. Это вполнѣ и понятно, такъ какъ бум. деньги на заграничныхъ рынкахъ представляются товаромъ, внутри страны — единственнымъ платежнымъ средствомъ, и, если заграничнымъ рынкамъ нужны для разсчетовъ по балансу бумажныя деньги, они должны будутъ ихъ купить, спросъ повышаетъ цѣну и, естественно, курсъ бум. денегъ возрастаетъ вплоть до паритета, который есть предѣлъ этого возрастанія потому, что за этимъ предѣломъ можно уже расплачиваться металлическими деньгами. Конечно возвышеніе курса можетъ быть и при активномъ балансѣ замѣнено возвратомъ въ страну ея прежнихъ долговыхъ обязательствъ и задолжаніемъ странѣ заграницы. Но оба эти явленія обыкновенно идутъ параллельно съ возвышеніемъ курса бум. денегъ: послѣднее есть одинъ изъ возможныхъ и удобнѣйшихъ для заграницы способовъ разсчета по балансу, такъ какъ здѣсь разница по балансу будетъ покрыта разницей на курсѣ, что совершенно просто. Сбытъ же въ страну ея долговыхъ обязательствъ, а тѣмъ болѣе задолжаніе ей гораздо болѣе сложные процессы и слѣдуютъ обыкновенно уже тогда, когда курсъ бум. денегъ дошелъ до паритета; приливъ звонкой монеты начинается только тогда, когда предыдущіе способы уже использованы или ихъ почему либо нельзя использовать. Если, конечно, въ странѣ на ряду съ бумажными знаками можетъ обращаться и звонкая монета (какъ это было въ Россіи въ эпоху ассигнацій), то, и при самыхъ выгодныхъ платежныхъ балансахъ, курсъ бум. денегъ можетъ не повышаться, такъ какъ для разсчетовъ притечетъ звонкая монета. Такъ бываетъ въ случаѣ выгодныхъ для государствъ балансахъ. Что же происхо-

дитъ при невыгодныхъ? Чѣмъ тогда будетъ покрываться государство, гдѣ господствуютъ бумажныя деньги? Пониженіемъ ихъ курса въ виду того, что они, какъ товаръ, поступятъ на иностранные рынки въ предложеніи, превышающемъ спросъ? Но на что же иностранцамъ чужія бумажныя деньги, не представляющія сами по себѣ никакой внутренней цѣнности? Какое же это покрытіе? Имъ эти бум. деньги нужны только для новыхъ покупокъ (но уже по пониженнымъ на металлъ цѣнамъ) какихъ-либо товаровъ въ данной странѣ: но во первыхъ не всегда цѣны понижаются вслѣдъ за пониженіемъ курса [1]), а во-вторыхъ, если годъ за годомъ платежный балансъ все склоняется неизмѣнно къ ея невыгодѣ, т. е. страна ежегодно должна приплачивать и приплачивать, и если она станетъ покрываться только бумажными деньгами все болѣе и болѣе падающими въ цѣнѣ, то она неизбѣжно прійдетъ къ полному банкротству, и ея деньги потеряютъ всякую цѣну на открытомъ рынкѣ. Очевидно, это способъ покрытія невозможный, допустимый только временно,—это краткосрочные векселя, даже скорѣе чеки, съ помощью которыхъ отсрочивается на нѣкоторое время настоящая расплата, для которой нужно изыскивать средства. Кромѣ того изъ обзора колебаній курса нашего кред. рубля, мы видимъ, что при совершенно благопріятныхъ балансахъ (напр. 1877 или въ 1888 г.) онъ падалъ невозможно низко и наоборотъ въ годы совершенно неблагопріятныхъ балансовъ [2]) повышался. Слѣд. не такъ уже велико было вліяніе этихъ балансовъ! Оно было бы безгранично велико, еслибы по неблагопріятнымъ балансамъ пришлось бы расплачиваться *только* бумажными деньгами и еслибы при самыхъ благопріятныхъ балансахъ не вліяли на курсъ бум. денегъ другіе факторы,—и чисто психологическаго свойства (вызванные войной и другими политическими осложненіями) и чисто реальные (напр. новый выпускъ необезпеченныхъ денежныхъ знаковъ, уменьшеніе размѣннаго фонда и т. д.). Собственно при неблагопріятныхъ балансахъ, если таковые слагаются изъ невыгоднаго торговаго баланса и платежей по заграничнымъ займамъ, никакихъ бумажныхъ денегъ на рынокъ при нормальныхъ условіяхъ не должно и поступать: по торговому балансу разсчетъ производится векселями, а для заграничныхъ платежей по займамъ средства обыкновенно добываются *новыми внѣшними займами*. Превышеніе предложенія нашихъ векселей надъ ихъ спросомъ, естественно, роняло ихъ курсъ, отражавшійся тотъ часъ же на лажѣ кред. билетовъ, но въ

---

[1]) Въ нашемъ «Регулированіи бум. валюты въ Россіи» стр. 6—7 приведенъ рядъ любопытныхъ данныхъ о несовпаденіи цѣнъ на хлѣбъ у насъ и цѣнъ на другіе товары въ Австро-Венгріи въ соотвѣтствіи съ колебаніями курса бум. денегъ.

[2]) См. Рус. госуд. кредитъ, т. I. стр. 441—442.

концѣ концовъ разсчетъ долженъ былъ производиться въ звонкой монетѣ, которая добывалась вовсе не покупкой ея за кредитные рубли, а путемъ опять-таки *займовъ*. Дѣйствительно, мы видимъ, что *торговый* балансъ тогда складывался для насъ неблагопріятно, когда строились въ огромныхъ размѣрахъ у насъ желѣзныя дороги, и оборудывались разныя предпріятія—въ большинствѣ случаевъ изъ заграничныхъ матеріаловъ. *Ввозъ этихъ матеріаловъ, разъ мы не могли ихъ оплатить своими товарами и настоящими (металлическими) деньгами, мы должны были оплачивать долговыми обязательствами, носящими характеръ долгосрочныхъ*, а во вовсе не бумажными деньгами, которыя могли играть (какъ векселя и чеки) только роль временныхъ представителей тѣхъ средствъ, которыми мы на самомъ дѣлѣ должны были расплатиться. Этими средствами были государственные и частные займы и притокъ въ наши предпріятія и на покупку нашихъ естественныхъ богатствъ *иностранныхъ капиталовъ*. Когда же заграница пробовала получать разницу баланса бумажными деньгами, то это уже значило, что деньги эти ей нужны на покупку нашихъ товаровъ, что съ своей стороны означало улучшеніе для насъ *торговаго* баланса. Дѣйствительно, мы видимъ, что съ прекращеніемъ постройки жел. дорогъ изъ иностранныхъ матеріаловъ торговый балансъ неизмѣнно (со времени Н. Х. Бунге) становился для насъ активнымъ и, слѣд., *торговые векселя съ этого момента на пониженіе курса кред. рубля вліянія имѣть не могутъ*. Но не имѣли ли вліянія на это пониженіе платежи по нашимъ внѣшнимъ займамъ? Нѣтъ, вѣдь средства для этихъ платежей по прежнему получались путемъ новыхъ металлическихъ займовъ или изъ золота, вносимаго въ уплату таможенныхъ сборовъ, которое хотя и пріобрѣталось большею частью русскими же импортерами, но не за счетъ наличныхъ кред. рублей, а опять таки за счетъ векселей, которые въ виду благопріятныхъ для насъ торговыхъ балансовъ имѣть понижающее вліяніе на курсъ кред. рубля не могли. Итакъ должна была быть въ пассивѣ нашего баланса еще одна статья (кромѣ заграничнаго ввоза и платежей по заграничнымъ займамъ), по которой въ значительной цифрѣ предлагались бы именно *наличные* кред. рубли, давая отличный матеріалъ для биржевой спекуляціи на ихъ пониженіе. Такая статья и была,—это *расходы заграницей русскихъ путешественниковъ*. Нельзя сказать, чтобы этой статьѣ не придавалось никогда значенія, но во всякомъ случаѣ и до сихъ поръ она по достоинству не оцѣнена. *А. Н. Гурьевъ* въ своемъ трудѣ «Реформа денежнаго обращенія» [1]), занимаясь этимъ вопросомъ, могъ

[1]) Спб. 1896, стр. 629—641.

отыскать указанія на него только у восьми разныхъ, русскихъ и иностранныхъ, авторовъ, при томъ далеко не всегда компетентныхъ и слишкомъ поверхностно затронувшихъ данный вопросъ. Оставляя въ сторонѣ преувеличенные разсчеты германскаго экономиста *Маттеи*, который эти расходы исчислялъ minimum въ 500 мил. руб. зол. ежегодно (!) и поверхностныя соображенія *Клерка*, *Гошена*, *Горлова*, *Гагеймейстера* и *Гольдмана*, укажемъ, что въ довольно обстоятельныхъ статьяхъ г. *Н. Р.* и *Н. Новоселскаго* (напечатанныхъ въ *Русскомъ Вѣстникѣ* въ 1882 и 1884 г.г.) эти расходы исчислены *minimum въ 50 мил. руб. зол. ежегодно*, а Н. Х. Бунге въ своемъ представленіи (въ 1883 г.) въ Госуд. Совѣтъ объ установленіи пошлинъ съ заграничныхъ паспортовъ опредѣлялъ эти расходы во всякомъ случаѣ *десятками* милліоновъ рублей. Огромными признавалъ эти расходы и Вышнеградскій [1]), а въ составленномъ по порученію нынѣшняго м-ра ф-овъ «международномъ разсчетномъ балансѣ Россіи» этотъ расходъ въ восьмилѣтіе 1888—1895 г. опредѣленъ въ 40 мил. руб. зол. ежегодно, при чемъ норма ежедневнаго расхода путешественниковъ нашихъ принята въ 20 фр., несомнѣнно преуменьшенная по крайней мѣрѣ въ $1^1/_2$ раза, и напрасно думаетъ г. Гурьевъ [2]) что *всякій бывавшій заграницей* согласится съ нимъ, что для заграничнаго путешественника *въ среднемъ* достаточно 1000 р. кр. *на путешествіе* (сколько бы оно ни длилось). Заграницей можно жить очень дешево, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ можно прожить гораздо дешевле, нежели въ Россіи, но не всѣ умѣютъ и хотятъ жить дешево заграницей. Весьма значительное число нашихъ туристовъ не ищетъ дешевизны заграницей, а ѣдетъ именно заграницу только затѣмъ, чтобы прожить тамъ большія деньги на большія удовольствія, которыхъ въ Россіи получить невозможно. Точныхъ цифръ этихъ расходовъ, къ сожалѣнію, добыть никогда не будетъ возможно и всегда прійдется ограничиться приблизительными. Замѣтимъ, что и г. Гурьевъ эти расходы опредѣлялъ въ 50—60 мил. руб. зол. ежегодно, оговариваясь впрочемъ, что онъ эту цифру завѣдомо преувеличиваетъ. Завѣдомо преуменьшая эту цифру, можно опредѣлить ее начиная съ 1860-ыхъ годовъ и по середину 1890-ыхъ годовъ по нашему мнѣнію въ 50—100 мил. руб. кред. ежегодно. Эта сумма въ значительной степени *наличными* деньгами поступала на иностранныя биржи, эта сумма предлагалась къ обмѣну на иностранныя наличныя деньги. Такое непрерывное изъ году въ годъ предложеніе нашихъ кред. рублей, под-

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 518—522.

[2]) Реформа ден. обр., стр. 638.

держиваемое весьма ничтожнымъ спросомъ на нихъ (для торговыхъ цѣлей), естественно способствовало въ самой сильной степени ихъ пониженію,—систематическому, никакими естественными преградами не останавливаемому. Стоило курсу русскаго рубля подъ вліяніемъ выгоднаго для насъ торговаго баланса или вслѣдствіе искусственныхъ мѣръ, принятыхъ нашимъ министерствомъ финансовъ, нѣсколько подняться, какъ наплывъ заграницу русскихъ туристовъ быстро увеличивался, увеличивалось предложеніе наличныхъ русскихъ рублей, и курсъ снова падалъ. Этимъ приливомъ на биржу (съ 1861 г., когда былъ разрѣшенъ заграницу вывозъ кредитныхъ рублей) новаго удобнаго матеріала для спекуляціи, новаго, такъ сказать «товара», воспользовались заграничные биржевые дѣльцы. На берлинской биржѣ, а отчасти на биржахъ парижской и лондонской, русскій кредитный рубль сдѣлался излюбленнымъ предметомъ спекуляціи, какимъ никогда не служили бумажныя деньги другихъ государствъ. Дѣйствительно обезцѣненіе на иностранныхъ биржахъ австрійскихъ, итальянскихъ, испанскихъ или греческихъ бумажныхъ денегъ объяснялось только пассивными торговыми балансами этихъ странъ. Вексельный курсъ былъ неблагопріятенъ для нихъ, а это обусловливало лажъ на металлическія деньги сравнительно съ бумажными, размѣръ котораго зависѣлъ отъ состоянія вексельныхъ курсовъ, также находившихся въ тѣсной зависимости отъ спроса и предложенія векселей туземныхъ и иностранныхъ. Серьезныя политическія осложненія (войны), конечно, не могли не отражаться на курсѣ бум. денегъ неблагопріятно, но вслѣдъ за устраненіемъ этихъ осложненій снова наступалъ нормальный порядокъ вещей, т. е. зависимость курса отъ торговаго и разсчетнаго балансовъ. Вотъ почему мы не наблюдаемъ здѣсь сильнаго паденія курса бум. денегъ, вотъ почему самое паденіе тамъ далеко не было столь устойчиво, какъ у насъ. Биржи не имѣли въ своемъ распоряженіи въ надлежащемъ количествѣ австрійскихъ бум. гульденовъ, итальянскихъ лиръ или испанскихъ пезетъ, какъ матеріала для серьезныхъ оборотовъ, такъ какъ по долговымъ заграничнымъ обязательствомъ платилось золотомъ, выручаемымъ путемъ займовъ и изъ другихъ источниковъ, по торговлѣ разсчеты производились векселями, а затѣмъ окончательно сводились также выдачей долгосрочныхъ долговыхъ обязательствъ. Что же касается до заграничныхъ путешественниковъ, то въ этихъ странахъ дѣло обстояло совершенно иначе, чѣмъ у насъ. У насъ множество преимущественно богатыхъ или вообще состоятельныхъ лицъ постоянно проживало и путешествовало за границей, оставляя тамъ часто огромныя состоянія, но и австрійцы, и итальянцы, и испанцы путешествуютъ очень мало: напротивъ существуетъ постоянный и огромный приливъ—въ Италію

иностранцевъ со всего свѣта, въ Испанію множества англичанъ и американцевъ, въ Австрію путешественниковъ изъ Россіи, Германіи и Англіи. Эти иностранцы оставляютъ въ сказанныхъ государствахъ весьма крупныя суммы: въ Италіи до 1½ милліарда франковъ по исчисленію Léroy Beaulieu [1]), до 21 мил. фун. стерл. по исчисленію секретаря великобританского посольства въ Римѣ *Деринга* [2]), въ Испаніи и Австріи, конечно, меньшія, но все же настолько большія деньги, что они вліяютъ чрезвычайно благопріятно на курсъ бумажныхъ денегъ этихъ странъ. На эти бумажные знаки предъявляется постоянный спросъ въ звонкой монетѣ, требуются *наличныя* бумажки за наличную монету, которая можетъ быть поэтому съ легкостью пріобрѣтена сказаными государствами и для уплатъ по внѣшнимъ займамъ и для разсчетовъ по пассивному торговому балансу. Вотъ почему мы и наблюдаемъ, что едва торговый балансъ начнется склоняться въ пользу Италіи или Австріи, какъ курсъ ихъ бум. денегъ начинаетъ быстро и прочно повышаться, сдерживаясь въ повышеніи только приливомъ въ эти страны ихъ заграничныхъ долговыхъ обязательствъ. *На нашиже кред. рубли никогда такого спроса не являлось*, они всегда были *только въ предложеніи*, и отсюда та неизмѣнная *понижательная* тенденція, которую мы наблюдаемъ за все время ихъ исторіи. Итакъ главная причина непрестанныхъ и часто безпричинныхъ колебаній курса нашихъ бум. денегъ и прочнаго его паденія,—это *биржевая спекуляція* на русскомъ кредитномъ рублѣ, развившаяся на почвѣ *неблагопріятныхъ для насъ разсчетныхъ балансовъ* и на почвѣ *вывоза русскими путешественниками* въ значительномъ и постоянно возрастающемъ количествѣ *наличныхъ кредитныхъ рублей*, предъявлявшихся къ размѣну на иностранную монету. Если такъ, то становится яснымъ, почему всевозможные политическіе слухи и осложненія въ сосѣднихъ государствахъ такъ вліяли на пониженіе и повышеніе курса нашего рубля: пользованіе слухами и полит. осложненіями—это самый обыкновенный биржевой пріемъ для игры на повышеніе или пониженіе. Мы сказали, что курсъ нашего кред. рубля имѣлъ тенденцію къ непрерывному пониженію, и это понятно въ виду пассивнаго для насъ разсчетнаго баланса, такъ какъ при активномъ балансѣ, какъ бы ни старалась спекуляція, сколько бы ни путешествовали наши туристы (англичане и американцы проживаютъ заграницей гораздо больше денегъ, нежели русскіе), тенденція эта не могла бы быть устойчивой и курсъ быстро пошелъ бы въ гору. Словомъ биржевая спекуляція

---

[1]) Traité, II, 691.

[2]) Вѣст. фин. 1892 г. № 19.

должна была имѣть твердую почву подъ ногами, основываясь на экономическимъ началахъ, все на томъ же пассивномъ для насъ балансѣ. / Но отчего же курсъ не упалъ еще ниже, разъ понижательная тенденція была непрерывна? Вслѣдствіе поддержки его министерствомъ финансовъ съ помощью искуственныхъ пріемовъ: если биржевые дѣльцы безпрестанно *продавали* на срокъ русскіе рубли, то агенты нашего м-ва ф-овъ постоянно ихъ *покупали* на срокъ же. Биржевымъ дѣльцамъ не зачѣмъ было играть на повышеніе: на повышеніе играло наше фин. вѣдомство, они въ большинствѣ случаевъ играли на пониженіе. Отъ такого участія нашего правительства въ игрѣ на курсъ рубля колебанія его, конечно, усиливались, игра оживлялась, въ нее притекали все большія и большія суммы и зачастую игра уже велась какъ и всякая игра безъ всякихъ серьезныхъ экономическихъ основаній. Тогда уже полученный при помощи выгоднаго торговаго баланса, крупныхъ заграничныхъ займовъ и добытаго внутри страны золота выгодный для насъ разсчетный балансъ переставалъ играть повышательную роль въ дѣлѣ поднятія курса рубля. Тогда уже кредитные рубли добывались для игры исскуственными путями, въ игру вкладывались чрезвычайно-крупные капиталы, и колебанія производились въ зависимости отъ разныхъ слуховъ и толковъ. Надо удивляться, что финансовая администрація совершенно не умѣла поставить эту игру хотя бы въ болѣе скромные предѣлы или остановить пониженіе курса рубля въ такой моментъ, когда по состоянію платежнаго баланса этотъ курсъ долженъ былъ повышаться. Казалось бы, дѣло было очень простое: стоило закупить на срокъ крупную «партію» кред. рублей и, затѣмъ потребовать ихъ сдачи наличными вмѣсто разсчета на разность, и спекуляція при недостаткѣ наличныхъ рублей могла уже серьезно поплатиться за свою игру на пониженіе, невызванное экономическими причинами. Недостатокъ же наличныхъ рублей на заграничныхъ биржахъ при активномъ для насъ разсчетномъ балансѣ м-во ф-овъ всегда могло создать путемъ искусственныхъ мѣропріятій. Но оно или не умѣло или не желало этого дѣлать. По крайней мѣрѣ биржевые дѣльцы добывали постоянно нужные имъ для игры или разсчетовъ по игрѣ кред. билеты при посредствѣ нашего же госуд. банка или при посредствѣ частныхъ (преимущественно варшавскихъ и петербургскихъ) банковъ, находившихся въ полной зависимости отъ поддерживавшаго ихъ своимъ кредитомъ госуд. банка. Съ этою цѣлью присылались въ Россію ея процентныя бумаги и закладывались въ государственномъ или частныхъ банкахъ, кред. билеты, полученные изъ нашихъ банковъ, продовались на берлинской биржѣ (чаще всего агентамъ нашего же правительства) и на вырученныя деньги пріобрѣтались новыя

бумаги, которыя пересылались въ Россію для заклада въ русскихъ банкахъ и полученія кредитныхъ билетовъ, которые опять пересылались заграницу, продавались и т. д., пока, наконецъ, курсъ кред. билетовъ сильно не понижался. Тогда кред. билеты скупались по дешевымъ цѣнамъ и пересылались въ Россію для выкупа заложенныхъ въ нашихъ банкахъ процентныхъ бумагъ, пересылавшихся затѣмъ опять заграницу. Русское финансовое вѣдомство проигрывало игру, теряло на пониженіи курса кред. рубля, опустошало свои золотые запасы (такъ было въ 1862—63 г. и въ 1875 г. [1]) и приходило въ концѣ концовъ къ заключенію, что всякое участіе въ биржевой спекуляціи на рублѣ, въ поддержкѣ его курса совершенно безполезно, другими словами признавало полное свое безсиліе. Нѣсколько улучшается дѣло при Вышнеградскомъ, который такъ же, какъ и его предшественники, пытался воздѣйствовать на биржи, но гораздо успѣшнѣе прежняго времени въ томъ смыслѣ, что умѣлъ добиться пониженія и повышенія курса рубля, когда это ему казалось выгоднымъ. Впрочемъ благопріятствовали Вышнеградскому въ значительной степени и обстоятельства, такъ какъ при немъ созданъ былъ активный для насъ платежный балансъ, отчего спекуляція значительно теряла почву подъ ногами. Курсъ рубля сталъ идти на повышеніе и временами столь сильно, что м-ву ф-овъ приходилось уже играть не на повышеніе, но на пониженіе съ цѣлью помѣшать новому колебанію уже установившихся, въ предѣлахъ оцѣнки кред. рубля между 60 и 70 коп. зол., цѣнъ товаровъ и перемѣщенію разсчетнаго баланса снова не къ нашей выгодѣ (вслѣдствіе сокращенія вывоза и усиленія привоза). Еслибы не конверсіонныя операціи, исторгнувшія множество нашихъ бумагъ изъ прочныхъ рукъ и перемѣстившія ихъ въ Россію въ уплату по активному для насъ балансу, а затѣмъ неурожай 1891—92 г.г.. сократившій было сильно нашъ вывозъ, то понижательныя операціи м-ва ф-овъ могли и не увѣнчаться успѣхомъ, особенно еслибы временные выпуски кред. билетовъ, использованные для игры на пониженіе, обезпечивались рубль за рубль золотомъ и въ будущемъ, сколько бы министерство финансовъ ни пользовалось этимъ средствомъ.

Но правильно понялъ и оцѣнилъ все значеніе биржевой спекуляціи на курсъ нашего кредитнаго рубля только нынѣшній м-ръ ф-овъ и онъ же выработалъ и провелъ въ жизнь мѣры дѣйствительной и серьезной борьбы противъ этой спекуляціи, очень простыя, но оказавшіяся вполнѣ достаточными. Прежде всего новый министръ поставилъ себѣ правиломъ не возвышать просто курсъ

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I. стр. 444.

кредит. рубля, а упрочить его приблизительно на томъ среднемъ уровнѣ, который опредѣлился въ періодъ со времени турецкой войны, къ каковому уровню уже примѣнились въ значительной степени всѣ цѣны на товары и съ которыми сообразовались всѣ экономическія отношенія въ странѣ. Возвышеніе курса повело бы къ новому колебанію цѣнъ (главное зло бумажныхъ денегъ), къ сокращенію нашего вывоза, къ увеличенію заграничнаго ввоза, къ усиленному отливу изъ Россіи туристовъ и т. д., что создало бы невыгодный для насъ балансъ, сдѣлало бы невозможнымъ поддержаніе курса на опредѣленной высотѣ, а въ случаѣ возстановленія размѣна по нарицательной цѣнѣ кред. рубля сдѣлало бы этотъ размѣнъ совершенно непрочнымъ. Чтобы опредѣлить средній уровень кредит. рубля, который слѣдовало принять за норму и на немъ поддерживать курсъ, сумма международныхъ нашихъ оборотовъ (привозъ ивывозъ) за каждый годъ (начиная съ 1878 г.) была обращена м-омъ ф-овъ по соотвѣтственному среднему курсу въ золотые рубли. Итогъ полученныхъ произведеній, раздѣленный на общую сумму привоза и вывоза въ кредитныхъ рубляхъ, давалъ въ частномъ средній курсъ заграничныхъ нашихъ разсчетовъ за данное время (1878—1892 г.) въ размѣрѣ около 63% [1]), но въ видахъ достоинства русскаго правительства и вслѣдствіе улучшенія въ послѣдніе годы нашего разсчетнаго баланса, а съ тѣмъ вмѣстѣ и средняго курса кред. рубля, было рѣшено поддерживать курсъ на нѣсколько повышенномъ уровнѣ, именно приблизительно на 67%, по отношенію къ рублю золотомъ, на каковой средней высотѣ держался рубль кредитный въ 1891 г. (въ 1892 г. среднія цѣны понизились уже до 62%). Поддерживать курсъ кред. рубля въ какомъ-либо соотношеніи къ *серебру* не имѣло смысла, такъ какъ серебро колебалось въ своей цѣнѣ такъ же, какъ и кред. рубли, при чемъ имѣло неизмѣнную наклонность къ паденію, въ виду чего въ 1892 г. торговая цѣна серебра (въ среднемъ 65,3 коп. зол. за 1 руб. сер.) уже временами равнялась цѣнѣ кред. рубля (на золото же) или даже стояла ниже ея. Въ виду того, что серебряный рубль являлся у насъ безусловно законнымъ платежнымъ средствомъ и нашей монетной единицей, при чемъ сохрялась вполнѣ свобода чеканки серебра (т. е. каждое частное лицо имѣло право приносить свое серебро на монетный дворъ и требовать его чеканки въ рубли), многіе могли воспользоваться устанавливающейся разницей между цѣною серебра и цѣною кред. рублей (въ 1893 г. эта разница составляла въ среднемъ уже 6,9 коп. зол. на рубль) въ свою пользу. Несомнѣнно, что этимъ путемъ въ

[1]) Дѣло особ. канц. по кред. части, отд. II, ст. I № 4600 за 1896 г., стр. 38—39.

Россіи возстановился бы самъ собою размѣнъ кред. рублей на серебро, серебряная монета водворилось бы твердо въ обращеніи (какъ случилось въ Австріи съ 1878 г.) и это не стоило бы госуд. казначейству ни копѣйки затратъ. За то валюта у насъ не только по названію, а и въ дѣйствительности стала бы серебряной, кредитный рубль упалъ бы еще ниже и продолжалъ бы падать параллельно паденію цѣнъ на серебро, колебанія курса его стали бы еще серьезнѣе, и денежное обращеніе наше осталось бы еще болѣе разстроеннымъ. Допустить подобное положеніе вещей было, конечно, невозможно. По мѣрѣ паденія цѣнъ на серебро всѣ государства съ серебряной или биметаллической валютой постепенно закрыли свои монетные дворы для чеканки серебра, приносимаго частными лицами [1]), другими словами фактически перешли къ золотой валютѣ, оставивъ уже начеканенную серебряную монету и продолжая чеканку таковой только изъ серебра, принадлежащаго правительству въ качествѣ размѣнной монеты, биллона,—такъ какъ эта монета уже не содержала въ себѣ столько металла, чтобы его внутренняя стоимость соотвѣтствовала его нарицательной цѣнѣ. Австрія, которая не обладала золотыми запасами и въ обращеніи внутри которой находились только бумажныя деньги, также воспретила (въ мартѣ 1879 г.) чеканку серебра за счетъ частныхъ лицъ, удержавъ это право только за государствомъ, отчего курсъ кред. гульденовъ сейчасъ же превысилъ дѣйствительную цѣну гульдена бумажнаго, который сталъ стремиться отсюда къ распѣнкѣ на золото. Фактически этимъ воспрещеніемъ чеканки серебряной монеты за счетъ частныхъ лицъ Австрія обязывалась со временемъ произвести размѣнъ своихъ бумажныхъ денегъ уже не на серебро, а на золото. Италія закрыла свободную чеканку серебра еще раньше Австріи (въ 1875 г.) при господствѣ также бумажной валюты. Такимъ образомъ не только государства съ метал. валютой, для охраны своихъ *золотыхъ* запасовъ, ограничивали чеканку серебра, но и государства съ бумажной валютой цѣнили свои бумажныя деньги дороже серебра, не желая навсегда отказаться отъ возможности *въ будущемъ* перейти къ золотой валютѣ и размѣну своихъ бумажныхъ денегъ на золото, этотъ единственный металлъ, являющійся въ настоящее время годнымъ матеріаломъ для дѣйствительныхъ международныхъ денегъ. Россія могла только идти тѣмъ же путемъ, какъ другія государства, тѣмъ путемъ, который былъ указанъ ей еще М. Х. Рейтерномъ въ 1876 г., сдѣлавшимъ первые шаги къ переходу къ золотой валютѣ. Попытки вернуться къ биметаллизму, испробованныя Соединенными

[1]) Брюссельскій и Парижскій—и въ Скандинавскихъ государствахъ въ 1873 г., Голландскій въ 1873—75 г.г., во всѣхъ госуд. латинскаго союза въ 1878 г., въ 1893 г. въ Индіи.

Штатами Сѣв. Америки въ 1878—92 г.г., оказались совершенно несостоятельными: въ іюлѣ 1893 г. извѣстный законъ Шермана объ обязательной закупкѣ правительствомъ крупныхъ количествъ серебра былъ отмѣненъ, и съ тѣмъ биметаллическія утопіи потеряли всякую возможность осуществленія. У насъ съ 1882 г. снова было возобновлено пріостановленное было въ 1876 г. право свободной чеканки серебра на монетномъ дворѣ для частныхъ лицъ, что впрочемъ никакой опасности тогда не представляло, ибо рубль серебряный по количеству заключающагося въ немъ серебра стоилъ значительно дороже кредитнаго, и чеканить рубли никакой выгоды не представляло, тѣмъ болѣе что съ 1885 г. было постановлено за передѣлку серебра въ монету взыскивать съ приносителей по 60 руб. съ пуда, при средней стоимости въ то время пуда серебра всего около 775 руб. зол. и при нарицательной (въ рубляхъ) 910 руб. Отсюда никакихъ почти чеканокъ за счетъ частныхъ лицъ и не производилось, но они могли свободно возобновиться съ 1893 г., когда цѣна серебра, заключающагося въ рублѣ, стала опредѣляться ниже курса рубля кредитнаго. Поэтому было составлено въ 1893 г. особое совѣщаніе [1]) подъ предсѣдательствомъ т-ща м-ра ф-овъ А. Я. Антоновича по вопросу о допущеніи котировокъ серебрянаго рубля ниже кредитнаго. Совѣщаніе (г.г. Галиндо, Фоллендорфъ, Жуковскій, Плеске, Тимашевъ, Мерингъ и А. И. Вышнеградскій) пришло къ заключенію, что такихъ котировокъ допускать нельзя, ибо это будетъ противорѣчить закону и создастъ какъ разъ наканунѣ денежной реформы промежуточную валюту между серебряной и золотой. Напротивъ А. Я. Антоновичъ рекомендовавъ допустить сказанныя котировки, прекратить свободную чеканку серебра, принимать серебряные рубли только по курсу (сдѣлавъ исключеніе для крестьянъ, вносящихъ сереб. рублями подати) и возобновить чеканку мелкой размѣнной монеты изъ высокопробнаго серебра. М-ръ ф-овъ такъ далеко не пошелъ, и ограничился испрошеніемъ Выс. повелѣнія (16 іюля 1893 г. [2]) о принятіи нѣкоторыхъ мѣръ вслѣдствіе обезцѣненія серебра, въ силу чего 1) прекращенъ былъ пріемъ на монетный дворъ отъ вольноприносителей серебра какъ въ слиткахъ, такъ и въ старой монетѣ для обмѣна и перечеканки ихъ въ новую монету и 2) воспрещенъ былъ ввозъ въ Россію съ 1 сент. 1893 г. [3]) всякой иностранной серебряной монеты за исключеніемъ китайскихъ ямбовъ, привозимыхъ по сухопутной границѣ съ Китаемъ,

---

[1]) Дѣло кред. канц. 1893 г. отд. I, ст. 1. № 87.

[2]) Собр. узак. 1893 г. ст. 942.

[3]) Собр. узак. 1893 г. ст. 951.

а затѣмъ также персидскихъ крановъ для Закавказья и Средней Азіи [1]), бухарской серебряной монеты [2]) и китайскимъ ямбовъ, привозимыхъ моремъ [3]). Въ виду незначительной добычи въ Россіи серебра (въ 1893 г. всего 618 пудовъ) горнопромышленникамъ было предоставлено по прежнему обмѣнивать добытое ими серебро на монету по разсчету $23\frac{19}{27}$ коп. золотникъ чистаго серебра и съ уплатой по 60 р. за перечеканку каждаго пуда, но 29 апрѣля 1894 г. Выс. утв. положеніемъ комитета финансовъ [4]) м-ру ф-овъ было *временно* предоставленно право производить платежи серебропромышленникамъ за доставляемое на монетный дворъ серебро не банковой монетой а кредитными билетами и размѣнной мондтой по нариц. цѣнѣ. Это право ни въ какомъ случаѣ впрочемъ не могло принести серебропромышленникамъ убытковъ, потому что м-ръ ф-овъ, боясь, что, вслѣдствіе попиженія цѣнъ на серебро и возможности изготовленія у насъ и заграницей *поддѣльныхъ* серебряныхъ рублей, неотличимыхъ отъ государственныхъ, такъ какъ они могли изготовляться изъ того же количества металла, что и государственные, можетъ появиться въ обращеніи множество серебряныхъ рублей, сталъ съ 1893 г. назначать для пріема въ уплату таможенныхъ сборовъ серебряные рубли по цѣнамъ болѣе низкимъ, чѣмъ рубли кредитные, именно въ 1893 г. по 55 к. противъ 60 к., въ 1894—95 г. по 50 к., а затѣмъ даже по 45 к. противъ 65 к., принятыхъ для кред. рублей и размѣнной низкопробной монеты. Явленіе это было несомнѣнно ненормальнымъ, такъ какъ въ законѣ серебряная монета вполнѣ приравнивалась къ кредитнымъ билетамъ, и законъ этотъ не былъ отмѣненъ. Противъ такой оцѣнки серебрянаго рубля особенно возставалъ извѣстный И. Ф. Ціонъ въ кн. «M. Witte et les finances Russes», и съ іюля 1895 г. серебряный рубль сталъ приниматься въ таможенные сборы по одинаковымъ цѣнамъ съ рублемъ кредитнымъ, хотя цѣна серебра продолжала понижаться. Упрекать м-ра ф-овъ въ принятой имъ мѣрѣ однако особенно не приходится, такъ какъ вызвана была она очень серьезными опасеніями, и не его была вина, что юридическое значеніе серебрянаго рубля, его нариц. стоимость такъ разошлись въ экономической оцѣнкой, съ внутренней стоимостью заключающагося въ немъ металла. Не вина м-ра ф-овъ, что у насъ фактически образовалось три валюты: кредитная для внутреннихъ сдѣлокъ и какъ счетная, золотая—для за-

[1]) Собр. узак. за 1894 г. ст. 941.
[2]) Собр. узак. за 1894 г. ст. 1367.
[3]) Собр. узак. за 1895 г. ст. 705.
[4]) Собр. узак. за 1894 г. ст. 710.

граничныхъ сдѣлокъ и серебряная— законная. Дѣло м-ра ф-овъ было покончить съ подобнымъ ненормальнымъ порядкомъ вещей и всего прежде фиксировать курсъ кред. рубля къ золоту, установить правильное и постоянное соотношеніе между кредитной и золотой валютой, оставивъ пока серебряную совершенно въ сторонѣ. Отсюда ограничительныя мѣры, принятыя противъ серебра, хотя не въ нихъ, конечно, заключался узелъ вопроса. Для приведенія нашей валюты въ порядокъ было необходимо прежде всего обуздать спекуляцію на курсъ кред. рубля и обуздать мѣрами быстрыми и рѣшительными. Для того же, чтобы борьба съ спекуляціей была успѣшной, необходимо было предварительно ознакомиться съ ея средствами, въ точности опредѣлить количество того биржевого матеріала (т. е. въ данномъ случаѣ кредитныхъ рублей), которыми она располагала для игры. Поэтому въ началѣ 1893 г. министръ финансовъ вошелъ въ Госуд. Совѣтъ съ представленіемъ о наложеніи на вывозимые за границу кредитные рубли особой такъ наз. статистической («таможенной») пошлины въ размѣрѣ 1 к. съ каждыхъ 100 р., безъ чего невозможно было имѣть своевременно свѣдѣній о количествѣ пересылаемыхъ изъ Россіи заграницу и обратно кредитныхъ билетовъ, такъ какъ въ силу всемірной почтовой конвенціи 1891 г. пересылка заказной и посылочной корреспонденціи была вполнѣ свободна и объявленіе цѣнности необязательно, чѣмъ широко пользовались отправители при пересылкѣ русскихъ кред. билетовъ. Предложеніе м-ра ф-овъ встрѣтило въ Госуд. Совѣтѣ очень сильную оппозицію [1]) на томъ основаніи, что проэктируемая мѣра своей цѣли достигнуть не можетъ, такъ какъ направлена не непосредственно къ уничтоженію биржевой игры, а только къ доставленію данныхъ для борьбы противъ таковой, которыя не будутъ достаточно полны, а между тѣмъ торговля и частныя лица (туристы) будутъ стѣснены, и можетъ быть данъ поводъ къ обвиненію русскаго правительства въ желаніи обойти постановленія конвенціи 1891 г., по которой въ простыя и рекомендованныя письма могутъ быть вкладываемы всякіе невоспрещенные къ пересылкѣ и *необложенные пошлиной* предметы. По счастью большинство членовъ Госуд. Совѣта не согласилось съ этими неосновательными разсужденіями, справедливо указавъ на необходимость борьбы противъ спекуляціи на нашъ рубль, а для ея успѣшности на необходимость свѣдѣній о движеніи кред. билетовъ черезъ границу, хотя бы эти свѣдѣнія и не отличались особенной точностью, а какъ почтовая конвенція не лишала насъ права обложенія таможенными пошлинами тѣхъ или другихъ предметовъ вывоза или ввоза, то не

---

[1]) Отчетъ по Госуд. Сов. за 1892—1893 г., т. II, стр. 555—577.

лишено было русское правительство и права обложенія ввозимыхъ и вывозимыхъ кред. билетовъ. Мнѣніе большинства было Высочайше утверждено 29 марта 1893 г. [1]) и было такимъ образомъ постановлено, что до 1 янв. 1894 г. въ видѣ временной мѣры госуд. кред. билеты при ввозѣ и вывозѣ ихъ черезъ европейскую границу оплачиваются таможенной пошлиной по 1 к. съ каждыхъ 100 р., при чемъ каждый пассажиръ имѣетъ право провести по заграничному паспорту до 3000 р. кр. безпошлинно, заявляя словесно таможеннымъ чиновникамъ только объ излишкѣ имѣющейся у него сверхъ этой суммы. За тайный ввозъ и вывозъ кред. билетовъ, подлежащихъ оплатѣ таможенною пошлиной взыскивалось 25% съ утаенной суммы. Дѣйствіе этого закона въ силу Выс. утв. мнѣнія госуд. совѣта 27 дек. 1893 г. [2]) было продлено до 1 янв. 1897 г., при чемъ пограничнымъ таможеннымъ учрежденіямъ было предоставлено право требовать отъ пассажировъ, переѣзжающихъ границу, словесныхъ заявленій о суммѣ провозимыхъ ими кред. билетовъ, хотябы сумма эта не превышала трехъ тысячъ рублей.

Главная цѣль, которую преслѣдовало м-во ф-овъ, проводя законъ о тамож. пошлинѣ на кред. билеты,—несомнѣнно было желаніе знать, какія банкирскія русскія фирмы занимаются и въ какомъ количествѣ отправкой русскихъ рублей для цѣлей заграничной биржевой спекуляціи, чтобы принять противъ нихъ извѣстныя мѣры. Тайному же провозу мѣшала угроза лишенія 25% провозимыхъ билетовъ. Дѣйствительно отъ 16 янв. 1893 г. былъ разосланъ особой канцеляріей по кред. части м-ва ф-овъ [3]) всѣмъ частнымъ банковымъ учрежденіямъ, банкирскимъ и торговымъ домамъ и конторамъ особый *циркуляръ*, въ которомъ категорически было заявлено, что не только непосредственное, но даже и косвенное участіе этихъ учрежденій въ игрѣ на курсъ рубля *ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть терпимо*, какъ направленное въ ущербъ экономическимъ и финансовымъ интересамъ Россіи, а потому несовмѣстимое съ даннымъ этимъ учрежденіямъ разрѣшеніемъ производить коммерческія операціи и съ тою поддержкою, которою эти учрежденія пользуются отъ правительства во всѣхъ ихъ законныхъ потребностяхъ. М-ръ ф-овъ прямо грозилъ помянутымъ учрежденіямъ коммерческаго кредита въ случаѣ содѣйствія ихъ заграничной биржевой спекуляціи на курсѣ рубля или собственнаго ихъ участія въ этой игрѣ—закрыть для нихъ счета въ госуд. банкѣ и въ крайнихъ слу-

[1]) Собр. узак. 1893 г. ст. 542. П. С. З. № 9461.

[2]) Собр. узак. 1893 г. ст. 1482. П. С. З. № 10204.

[3]) Дѣло № 119 за 1893 г., отд. I, ст. I. Ср. также всепод. докладъ м-ра ф-овъ на 1894 г. (Вѣст. фин. 1894 г. № 1).

чаяхъ прибѣгнуть даже къ болѣе *рѣшительнымъ мѣрамъ*. Но, чтобы сдѣлать свою угрозу вполнѣ осуществимой, м-ру ф-овъ приходилось позаботиться о нѣкоторыхъ пробѣлахъ нашего законодательства относительно биржи, банкирскихъ учрежденій и биржевой игры, такъ какъ одно закрытіе счетовъ въ госуд. банкѣ могло оказаться недостаточной мѣрой для обузданія спекуляціи, а свѣдѣнія о провозѣ агентами банковъ заграницу кред. рублей (полученныя вслѣдствіе закона 29 марта 1893 г.) могли явиться лишь очень косвенной уликой участія банковъ въ этой спекуляціи. Въ мартѣ того же 1893 г. м-ръ ф-овъ внесъ поэтому въ Госуд. Совѣтъ новое представленіе о воспрещеніи срочныхъ сдѣлокъ съ золотой валютою на разность и о подчиненіи кред. учрежденій особому надзору м-ва ф-овъ [1]). Госуд. Совѣтъ отнесся вполнѣ сочувственно къ проэкту, сдѣлавъ только несущественныя въ немъ поправки въ цѣляхъ болѣе точнаго редактированія столь важнаго закона, вносящаго измѣненіе въ наши гражданскіе (X ст. 1 ч. св. зак.) и торговые (XI т. 2 ч. св. зак.) законы, и 8 іюня 1893 г. мнѣніе Госуд. Совѣта было Выс. утверждено [2]). Имъ было постановлено: 1) отмѣтить пунктъ 2 ст. 2167 X т. 1 ч. св. зак., которымъ были воспрещены вообще всѣ срочныя биржевыя сдѣлки и въ тоже время веспретить сдѣлки по покупкѣ и продажѣ на срокъ золотой валюты, траттъ и тому подобныхъ цѣнностей, писанныхъ на золотую валюту, совершаемыя *исключительно* съ цѣлью полученія *разницы* между курсомъ валюты, установленнымъ сторонами и дѣйствительнымъ на какой-либо назначенный ими срокъ, а также сдѣлки по покупкѣ и продажѣ золотой валюты и упомянутыхъ цѣнностей, извѣстныя подъ названіемъ сдѣлокъ съ преміями, стеллажей и сдѣлокъ съ правомъ дотребованія или кратныхъ; 2) предоставить министру финансовъ требовать отъ банкирскихъ учрежденій или заведеній свѣдѣній и объясненій по тѣмъ операціямъ, изъ которыхъ онъ усмотритъ, что онѣ служатъ для совершенія запрещенныхъ сдѣлокъ; 3) для повѣрки представленныхъ свѣдѣній и объясненій банкирскихъ заведеній и учрежденій предоставить м-ру ф-овъ командировать для осмотра и повѣрки книгъ и дѣлопроизводства ихъ особыхъ уполномоченныхъ, которые должны эти свѣдѣнія представить м-ру ф-овъ съ отвѣтственностью за разглашеніе ихъ по ст. 423 улож. о нак.; 4) разрѣшить м-ру ф-овъ въ случаѣ, если онъ не усмотритъ необходимости въ возбужденіи судебнаго преслѣдованія, предъявить къ кред. учрежденію или банкирскому заведенію требованіе о немедленномъ прекращеніи операцій, служащихъ для запрещенныхъ сдѣлокъ, а

[1]) Отчетъ по Госуд. Сов. 1892—1893 г., т. II. стр. 630—640.

[2]) Собр. узак. 1893 г. ст. 825. П. С. З. № 9741.

если это требованіе исполнено не будетъ, потребовать удаленія директора-распорядителя и членовъ правленія съ занимаемыхъ ими должностей въ трехмѣсячный срокъ, для банкирскихъ же заведеній— примѣнить ст. 135 и 136 разд. X уст. кред. [1]); 5) дополнить улож. о наказаніяхъ новой статьею въ томъ смыслѣ, что за совершеніе воспрешенныхъ закономъ сдѣлокъ по покупкѣ и продажѣ на срокъ золотой валюты и проч. виновные подвергаются денежному взысканію въ размѣрѣ 5—10% съ суммы, на которую сдѣлка была заключена.

Одновременно усилены были мѣры надзора за биржею въ томъ смыслѣ [2]), что доступъ на биржу дозволенъ былъ, кромѣ биржевыхъ маклеровъ, только владѣльцамъ или представителямъ дѣйствующихъ въ Россіи торговыхъ, промышленныхъ или банкирскихъ предпріятій, чѣмъ было устранено участіе въ сдѣлкахъ на наши фонды, векселя и валюту представителей разныхъ заграничныхъ банкирскихъ фирмъ, выбиравшихъ для этого гильдейское свидѣтельство, единственный документъ требовавшійся раньше для допущенія на биржу. Проведеніе въ законодательномъ порядкѣ всѣхъ этихъ мѣръ развязало руки министру финансовъ, и онъ могъ оказать фактическое воздѣйствіе на спекуляцію съ кредитнымъ рублемъ. Съ этою цѣлью началась систематическая продажа и покупка госуд. банкомъ и агентами м-ва ф-овъ траттъ, благодаря чему колебанія нашей валюты постепенно стали уменьшаться: еще въ 1892 г. они составляли на Лондонъ 8,79%, на Берлинъ 9%, на Парижъ 8,92%. Въ 1893 г. колебанія были уже только 5,36% на Лондонъ, 5,38% на Берлинъ и 5,19% на Парижъ. Но въ 1894 г. тяжко занемогъ императоръ Александръ III. Въ октябрѣ не было уже никакой надежды на его выздоровленіе, и биржевая спекуляція рѣшила воспользоваться этимъ обстоятельствомъ въ цѣляхъ игры на пониженіе курса кред. рубля. Распускались самые нелѣпые слухи, чтобы заставить держателей русскихъ фондовъ выбросить ихъ на рынокъ, сбыть въ Россію, вызвавъ этимъ пониженіе вексельныхъ курсовъ (невыгодный для Россіи балансъ) и съ тѣмъ паденіе кред. рубля. На пониженіе играла главнымъ образомъ Парижская биржа, руководимая крупными еврейскими банкирскими фирмами, къ общему негодованію патріотической французской и русской печати. Гораздо сдержаннѣе вели себя солидныя берлинскія фирмы, лучше освѣдомленныя о русскихъ дѣлахъ

---

[1]) Воспрещеніе пріема вкладовъ на храненіе, на текущій счетъ, на обращеніе изъ процентовъ, продажи въ разсрочку выигрышныхъ билетовъ, открытія спеціальн. текущихъ счетовъ, перезалога проц. бумагъ и т. д.

[2]) Выс. утв. мн. госуд. сов. 8 іюня 1893 г. (П. С. З. № 9742). Отч. по госуд. сов. за 1892—1893 г., стр. т. II 640—650. Законъ 3 іюня 1894 г. (№ 10711). Законъ 29 мая 1895 г. № 11733. Вѣст. фин. 1895 г. № 24.

и о твердомъ намѣреніи нашего м-ва ф-овъ оказать сильнѣйшее противодѣйствіе спекулянтамъ. Дѣйствительно м-ръ ф-овъ не остановился передъ затратой 30 мил. р. зол. въ цѣляхъ поддержки нашихъ фондовъ и нашего кред. рубля; въ отвѣтъ на запродажи спекулянтами на срокъ кред. рублей агентами м-ра ф-овъ были закуплены въ значительномъ количествѣ кред. рубли также на срокъ въ общемъ по 219 мар. за 100 руб. кред. Одновременно, пользуясь предоставленнымъ ему новыми законами правомъ, м-ръ ф-овъ поставилъ на видъ русскимъ банкирскимъ учрежденіямъ, что доставка заграницу наличныхъ кредитныхъ рублей для спекуляціи будетъ сочтена имъ за содѣйствіе этой спекуляціи. Когда наступилъ въ Берлинѣ срокъ исполненія сдѣлокъ покупатели потребовали сдачи кредитныхъ рублей *наличными* и отказались отъ разсчета на разность [1]), на что они имѣли право и по закону и по обычаямъ биржи. Продавцы тщетно бросились искать наличныхъ кред. билетовъ: ихъ оказалось недостаточно въ Берлинѣ, попытка же доставить таковые изъ Россіи совершенно не удалась вслѣдствіе принятыхъ м-омъ ф-овъ мѣръ. Естественно, что на наличные билеты курсъ быстро возросъ и дошелъ до 236 м. за 100 руб. при высшихъ одновременно вексельныхъ курсахъ всего въ 220,75 мар. за 100, но достать рубли все же было негдѣ. Операція такъ искусно и осторожно велась, что покупатели въ буквальномъ смыслѣ были прижаты къ стѣнѣ и оказались не въ состояніи выполнить свои обязательства. Тогда проигравшіе игру спекулянты обратились съ повинной къ нашему министру финансовъ, прося его продать имъ необходимые для исполненія обязательствъ рубли изъ запасовъ госуд. банка. Просьба была поддержана нѣкоторыми вліятельными и неспекулировавшими на рубль берлинскими банковыми фирмами, считавшимися постоянными корреспондентами нашего финансоваго вѣдомства, и она была уважена въ томъ смыслѣ, что спекулянтамъ было уступлено 2.420.000 руб. кред. по курсу 234 мар. за 100. Такимъ образомъ понижатели понесли крупныя потери и кромѣ того должны были дать обязательство не принимать впредь участія въ игрѣ на курсъ кред. рубля. Обязательство это, конечно, формальнаго значенія имѣть не могло, но опасенія новой экзекуціи со стороны русской финансовой администраціи по отношенію къ спекулянтамъ были такъ велики, что игра на нашъ рубль съ этого момента почти совершенно прекратилась. Мѣра нашего м-ра ф-овъ вызвала цѣлую бурю въ берлинской печати, обвинявшей наше правительство ни болѣе ни менѣе, какъ въ *нарушеніи торговаго договора*. Агенту нашего м-ва ф-овъ (г. Тимирязеву) пришлось по этому поводу объясняться съ извѣстнымъ бар.

[1]) Дѣло особ. канц. по кред. части 1894 г., отд. I, ст. I № 30.

Маршалемъ (м-ромъ иностр. дѣлъ), который находилъ назначенную за кред. рубли нашимъ министромъ цѣну (234 мар. за 100 р.) чрезмѣрно высокой, хотя она была на 2 мар. ниже биржевой цѣны и спрашивалъ нашего агента, обезпечено ли германскимъ купцамъ полученіе за проданные ими въ Россію товары денегъ, разъ *запрещается* (sic) ввозъ русскихъ рублей за границу и будетъ ли спекуляціей, продавъ за кред. рубли товаръ на срокъ, продать эти же рубли на тотъ же срокъ въ Берлинѣ. Естественно, барону Маршалю объяснили что въ торговлѣ платежи производятся не наличными деньгами, а векселями, почему переводъ въ Берлинъ наличныхъ кред. рублей заграницу въ цѣляхъ торговли совершенно не нуженъ. Впрочемъ самыя претензіи германскаго министра въ сущности не имѣли никакого смысла, такъ какъ никто не запрещалъ вывоза изъ Россіи кред. рублей, они невозбранно продолжали вывозиться, а положенъ предѣлъ былъ только вывозу кред. рублей *для цѣлей спекуляціи* банкирскими учрежденіями.

Какъ бы то ни было, принятыми мѣрами игра на курсъ кред. рубля была немедленно прекращена, остались колебанія только вексельнаго курса, которыя зависѣли, конечно, не отъ спекуляціи, а только отъ состоянія *торговаго* баланса, достаточно для насъ благопріятнаго. Для того, чтобы свести эти колебанія къ minimum'у госуд. банкъ продолжалъ неуклонно начатую имъ съ 1893 г. операцію покупки и продажи траттъ на золотую валюту: покупались эти тратты, когда количество ихъ превышало текущія нужды торговли, продавались, когда ощущался на рынкѣ ихъ недостатокъ, при чемъ если не хватало наличнаго запаса раньше купленныхъ траттъ, то онѣ давались отъ имени госуд. банка на заграничныхъ его корреспондентовъ, которые всегда располагали суммами, принадлежавшими банку или же казначейству. За два первые года операціи (съ февр. 1893 г. по мартъ 1895 г.) количество проданныхъ и купленныхъ такимъ образомъ траттъ достигло крупной цифры 145 мил. руб. Колебанія вексельныхъ курсовъ въ 1894 г. опредѣлились уже только на Лондонъ въ 2,08%, ($25\frac{17}{32}$—$26^1/_{16}$ п. за 1 р.), на Парижъ въ 2% (267,91—274,16 фр. за 100 р.), на Берлинъ въ 2,3% (217,5—221,85 мар. за 100 р.). Нѣкоторые полагаютъ, что колебанія эти прекратились *исключительно* вслѣдствіе этой систематической продажи и покупки госуд. банкомъ золотыхъ траттъ, а что принятыя м-омъ ф-овъ мѣры противъ спекуляціи на курсъ кред. рубля не имѣли никакого вліянія на упроченіе этого курса [1]), но

[1]) Напр. *П. Х. Шванебахъ*. Денежное преобразованіе и народное хозяйство, Спб. 1901 г., стр. 53—54.

позволено будетъ съ этимъ не согласиться, хотя бы уже по одному тому, что покупка и продажа нашимъ госуд. банкомъ траттъ практиковалась и въ прежнее время также въ очень широкихъ размѣрахъ— и совершенно безъ всякого результата для упроченія вексельныхъ курсовъ (напр. при М. Х. Рейтернѣ и при И. А. Вышнеградскомъ). Нѣтъ, именно только благодаря обузданію спекуляціи съ наличными кред. рублями, прекращено было безобразное колебаніе курса нашей валюты. Именно эта спекуляція влекла за собою колебанія вексельныхъ курсовъ, совершенно немыслимое при постоянно благопріятныхъ и во всякомъ случаѣ устойчивыхъ нашихъ торговыхъ балансахъ. Не можемъ мы согласиться и съ тѣмъ, что взиманіе таможенныхъ пошлинъ въ *золотой* валютѣ было причиной низкаго курса нашего кред, рубля и снабжало спекуляцію на пониженіе неизсякаемымъ матеріаломъ» [1]) Таможенныя пошлины и въ 1893—94 г.г. продолжали взиматься золотомъ, а между тѣмъ колебанія вексельныхъ курсовъ постепенно въ это время сводились уже къ нулю, хотя золотомъ было взыскано въ 1893—94 г. до 200 мил. руб. Скажутъ, что противодѣйствіе пониженію оказала *продажа* госуд. банкомъ золотыхъ траттъ; но ихъ было продано только на 74 мил. руб., а остальные 130 мил. руб. зол. надо было торговцамъ, вносящимъ тамож. пошлину, *купить* на открытомъ рынкѣ, и, еслибы дѣйствительно, какъ увѣряютъ [2]), взносъ такой пошлины былъ равносиленъ «приказу, отданному сотнямъ экспедиторовъ и мѣнялъ добыть во что-бы то ни стало золота на 80—90 мил. рублей въ годъ», то несомнѣнно «при вседневной погонѣ за золотомъ вносители пошлинъ не могли не набивать его цѣну, становились повышателями золотой валюты и понижателями рубля». Дѣло однако совсѣмъ не такъ обстояло: значительную часть таможенныхъ сборовъ уплачивали иностранные купцы—импортеры иностранною звонкою монетою, банковыми билетами, размѣнными на золото, срочными купонами и вышедшими въ тиражъ облигаціями нашихъ металлическихъ займовъ; другую часть наши купцы добывали, скупая постепенно по частямъ оставшуюся внутри страны послѣ прекращенія у насъ размѣна золотую монету русскую (червонцы, полуимперіалы и имперіалы) и иностранную; извѣстная часть поступала кредитными рублями по установленному для уплаты тамож. сборовъ законному курсу и, наконецъ, нѣкоторая часть поступала полуимперіалами и имперіалами новой (по закону 1885 г.) чеканки, которые продавались правительствомъ и золотопромышленниками, представившими золото на

---

[1]) *Шванебахъ*, стр. 51 Тоже говоритъ и *К. Ѳ. Головинъ*: «Наша финансовая политика и задачи будущаго, Спб. 1899 г. стр. 5.

[2]) Ibidem.

монетный дворъ для передѣлки въ монету. Наличныхъ же кред. рублей заграницу въ уплату за звонкую заграничную монету поступало весьма небольшое количество, и тѣ рубли, которые въ 1892—93 г.г. (въ количествѣ до 56 мил. р.) поступили въ госуд. банкъ, будучи куплены въ Берлинѣ [1]), попали въ Берлинъ вовсе не отъ нашихъ импортеровъ, а вывезены были отчасти нашими туристами, а отчасти доставлены были банкирскими учрежденіями для цѣлей спекуляціи. Еслибы было иначе, наврядъ ли могъ бы тогда С. Ю. Витте добиться сразу и притомъ *искуственными* мѣрами упроченія курса кред. рубля: тогда навѣрное въ рукахъ спекуляціи въ нужный для нея моментъ оказалось бы совершенно достаточное количество кред. рублей для разсчета съ покупателями. Поэтому произведенный въ нынѣшнее министерство удачный опытъ обузданія спекуляціи съ кред. рублемъ мы считаемъ неопровержимымъ доказательствомъ того положенія, что эта спекуляція (имѣющая своимъ основаніемъ постоянно невыгодный для насъ *платежный* балансъ и вывозъ крупнаго количества наличныхъ кред. билетовъ нашими путешественниками) была главною причиною колебаній курса нашей бумажной валюты и ея чрезмѣрнаго обезцѣненія. *Въ величайшую заслугу нынѣшняго министра* необходимо вмѣнить, что онъ правильно понялъ эту причину и сумѣлъ принять для ея устраненія средства простыя, цѣлесообразныя и радикальныя, провелъ ихъ послѣдовательно, смѣло и рѣшительно, не останавливаясь ни предъ какими препятствіями и тѣмъ *впервые* добился самыхъ блистательныхъ результатовъ, разрѣшивъ проблему, надъ которой такъ долго и безуспѣшно трудились его предшественники, также обладавшіе и солидными знаніями, и большою опытностью, и недюжимымъ искусствомъ хорошихъ финансистовъ, и незаурядными дарованіями.

Упроченный курсъ кред. рубля позволялъ надѣяться на притокъ къ намъ въ случаѣ выгодныхъ для насъ разсчетныхъ балансовъ золотой монеты, еслибы сдѣлки на таковую были разрѣшены. Поэтому м-ръ ф-овъ внесъ сперва въ комитетъ финансовъ, а затѣмъ въ мартѣ 1895 г. въ Государственный Совѣтъ представленіе о разрѣшеніи сдѣлокъ на *золотую* валюту въ цѣляхъ привлеченія къ намъ иностранныхъ капиталовъ, приданія нашей денежной системѣ извѣстной эластичности и подготовки въ будущемъ размѣна бум. денегъ. М-ръ ф-овъ заявлялъ, что моментъ для этого разрѣшенія вполнѣ благопріятенъ, такъ какъ не предвидится никакихъ политическихъ осложненій, государственные финансы въ полномъ порядкѣ, накоплены крупные запасы золота, и что разрѣшеніе сдѣлокъ на золото

---

[1]) *Шванебахъ*, стр. 53 прим. 1.

еще *не предрѣшаетъ вопроса объ утвержденіи у насъ золотого обращенія.* «Мѣра эта едва ли не преждевременна и во всякомъ случаѣ требуетъ для успѣха своего осуществленія многихъ подготовительныхъ мѣропріятій и сочетанія благопріятныхъ для сего условій. Полная устойчивость народнаго и государственнаго хозяйства будетъ достигнута лишь въ то время, когда возстановлено будетъ металлическое обращеніе. Съ другой стороны *самое возстановленіе этого обращенія будетъ прочно и благотворно только тогда, когда наше экономическое положеніе окрѣпнетъ на столько, чтобы случайное неблагопріятное стеченіе обстоятельствъ не могло его пошатнуть.* Не имѣя въ настоящее время твердой увѣренности въ этомъ отношеніи, хотя многіе факты доказываютъ быстрое развитіе въ странѣ производительности и постоянное накопленіе сбереженій, надлежитъ признать *преждевременными рѣшительныя мѣры, направленныя къ установленію у насъ металлическаго обращенія.* Тѣмъ болѣе было бы затруднительно возлагать какія-либо по этому предмету обязательства на правительство, въ смыслѣ ли прямого обѣщанія, въ видѣ ли оглашенной во всеобщее свѣдѣніе опредѣленной программы дѣйствій. Но отсюда еще не слѣдуетъ, чтобы подлежало отказаться отъ всякихъ попытокъ упорядоченія денежнаго обращенія, чтобы семнадцать лѣтъ мирнаго преуспѣянія страны прошли безслѣдно для больного мѣста нашего народнаго хозяйства. Напротивъ того, представляется въ высшей степени желательнымъ, *не задаваясь особенно широкими планами,* сдѣлать въ этомъ отношеніи все возможное и практически осуществимое. Возстановленіе въ будущемъ металлическаго обращенія не мыслимо безъ того, чтобы золото было не только накоплено въ государственной казнѣ, но и получило распространеніе въ частныхъ оборотахъ» [1]). Такимъ образомъ можно бы думать, что, внося свое предложеніе о сдѣлкахъ на зототую валюту, м-ръ ф-овъ еще не предполагалъ фиксировать курсъ кред. рубля на опредѣленномъ уровнѣ къ рублю золотому и на этомъ уровнѣ возстановить размѣнъ. Принимаемыя имъ другія мѣры въ цѣляхъ упорядоченія нашего денежнаго обращенія и нѣкоторыя оффиціально сдѣланныя уже заявленія (напр. приведенная выше статья *Вѣстника Финансовъ* 1894 г. по поводу регулированія разсчетовъ по временному выпуску кред. билетовъ) показываютъ однако, что вопросъ *безповоротно былъ рѣшенъ,* когда вносилось представленіе о сдѣлкахъ на золото. Самъ м-ръ ф-овъ впослѣдствіи отказался отъ вышеприведенныхъ словъ своего «представ-

[1]) Представленіе м-ра ф-овъ, стр. 11 и 45. Протоколы засѣданія госуд. совѣта 25 апр. 1896 г. стр. 72—73.

ленія», сказавъ, что ихъ писалъ не онъ, а его чиновники, и что м-ръ отвѣтственъ лишь за предлагаемую имъ мѣру, но никакъ не за всѣ соображенія, помѣщаемыя въ подписываемыхъ имъ представленіяхъ [1]). Изъ этого приходится заключить, что, зная о возможныхъ возраженіяхъ со стороны членовъ Госуд. Совѣта на случай рѣшенія вопроса о денежной реформѣ, м-ръ ф-овъ хотѣлъ таковой пока отклонить, заявивъ, что о немъ не можетъ быть и рѣчи, а заставить обсуждать только вопросъ о сдѣлкахъ на золото *самъ по себѣ*,—пріемъ неизбѣжный въ виду прежняго троекратнаго противодѣйствія (при Рейтернѣ, Бунге и Вышнеградскомъ) Госуд. Совѣта въ дѣлѣ разрѣшенія сдѣлокъ на золотую валюту,—противодѣйствія воспрепятствовавшаго приливу въ страну золота,—парализовавшаго выгоды нашего активнаго разсчетнаго баланса,—отсрочившаго реформу денежнаго обращенія. Противодѣйствіе это, какъ мы видѣли, оказывалось главнымъ образомъ въ виду предположенія Госуд. Совѣта, что предлагаемая мѣра—переходная къ возстановленію размѣна кред. билетовъ на золото не по нарицательной ихъ цѣнѣ (какъ это и было на самомъ дѣлѣ). Что же оставалось м-ру ф-овъ, какъ не увѣрять, что вопросъ о размѣнѣ еще имъ окончательно вовсе не рѣшенъ? Изъ журнала Госуд. Сов. [2]) видно, что большинство его членовъ именно соглашалось на разрѣшеніе помянутыхъ сдѣлокъ единственно на томъ условіи, чтобы этимъ разрѣшеніемъ вопросъ о реформѣ нашего денежнаго обращенія никакимъ образомъ не былъ затронутъ. Вотъ, что, между прочимъ было изложено въ этомъ журналѣ [3]): «Мѣра эта ни въ чемъ не затрагиваетъ коренныхъ основаній нашей денежной системы и *не предрѣшаетъ* ни въ какомъ смыслѣ *вопроса о переходѣ къ золотой валютѣ* и о томъ или другомъ способѣ ликвидаціи обязательствъ, лежащихъ на правительствѣ по отношенію къ госуд. кредитнымъ билетамъ. Тотъ фактъ, что мѣра эта внушила опасенія лицамъ, отъ взглядовъ коихъ до извѣстной степени зависитъ впечатлѣніе, которое произведетъ новый законъ на массу публики, обязываетъ избѣгать включенія въ него всего, что, не обусловливаясь преслѣдуемой цѣлью, можетъ дать поводъ къ неправильному толкованію предпринимаемой мѣры. Слѣдуетъ *вовсе отказаться отъ разрѣшенія казнѣ производства платежей золотою монетой*, дабы устранить всякую возможность предположенія, будто правительство воспользуется этимъ правомъ для исполненія своихъ обязательствъ по назначенному имъ самимъ невыгодному для кредиторовъ курсу. Изъ объясненій министра финансовъ усматривается,

[1]) Ibid., стр. 72.

[2]) 6 апр. 1895 г. № 119.

[3]) Цитируемъ по извѣстной запискѣ *Б. П. Мансурова*, стр. стр. 13—14.

что предположенная мѣра отнюдь не должна предрѣшать дальнѣйшей нашей политики относительно денежнаго обращенія. Такой взглядъ нельзя не признать вполнѣ цѣлесообразнымъ и вмѣстѣ съ тѣмъ не раздѣлить соображенія м-ра ф-овъ о необходимости соблюденія особой осмотрительности при изданіи настоящаго узаконенія для предупрежденія нежелательныхъ недоразумѣній и ложныхъ толковъ о намѣреніяхъ правительства, которые могли бы поколебать покупную способность русскаго рубля. Нѣтъ надобности объяснять, какое значеніе имѣетъ въ вопросахъ, касающихся кредита, отношеніе къ нимъ общественнаго мнѣнія и какъ трудно будетъ возстановить довѣріе къ нашему кред. рублю, разъ оно будетъ поколеблено. Государственный и общественный интересъ требуютъ, чтобы *платежная сила кред. рубля ни въ Россіи, ни на Востокѣ не была умалена*». О парализованіи «ложныхъ толковъ», связанныхъ съ закономъ о сдѣлкахъ на золотую валюту, такъ заботились что съ этою цѣлью былъ напечатанъ въ *Правительственномъ Вѣстникѣ* журналъ госуд. совѣта, изъ котораго мы привели сейчасъ выдержки. Всего курьезнѣе, что госуд. совѣтъ разсуждалъ о кред. рублѣ такъ, какъ будто его платежная и покупная способность не были еще поколеблены, будто бы курсъ рубля стоялъ al pari съ золотымъ рублемъ, а не служилъ, до принятія извѣстныхъ мѣръ, еще годъ тому назадъ самымъ удобнымъ спекулятивнымъ матеріаломъ для заграничныхъ биржъ. Вопреки мнѣнію Госуд. Совѣта, слухи о правильномъ регулированіи валюты должны были въ компетентныхъ кругахъ способствовать *упроченію*, а не колебанію существующей покупной способности нашего рубля. Самое мнѣніе госуд. совѣта было Высочайше утверждено 8 мая 1895 г.[1]) и имъ постановлено, что 1) «всякія дозволенныя закономъ письменныя сдѣлки могутъ быть заключаемы на россійскую золотую монету, 2) по такимъ сдѣлкамъ уплата производится либо золотою монетою въ опредѣленной сдѣлкою суммѣ, либо кред. билетами по курсу на золото въ день дѣйствительнаго платежа, а въ случаѣ спора о курсѣ—по послѣднему, полученному на мѣстѣ, среднему курсу сдѣлокъ петербургской биржи, 3) м-ру ф-овъ предоставляется разрѣшать подлежащимъ учрежденіямъ въ той постепенности, которая будетъ имъ установлена, пріемъ, по желанію плательщиковъ, золотой монеты въ уплату *акцизныхъ сборовъ* по назначенному имъ, министромъ, курсу, съ представленіемъ каждый разъ о своихъ распоряженіяхъ по этому предмету Правит. Сенату для распубликованія».

Новый законъ несомнѣнно былъ очень хорошъ и цѣлесообразенъ, но онъ имѣлъ тотъ крупный недостатокъ, что появился въ свѣтъ

[1]) Собр. узак. за 1895 г. ст. 573. П. С. З. № 11644.

20-ью и уже по меньшей мѣрѣ 10-ью годами позже, чѣмъ слѣдовало бы. Его цѣль была привлечь въ обращеніе внутрь страны золотую монету, дать правительству возможность накопить золотые запасы въ цѣляхъ размѣна. Этотъ процессъ могъ произойти только постепенно, и, если бы ждать, пока законъ будетъ практически осуществленъ, денежную реформу пришлось бы отложить на долгое и неопродѣленное время. Но въ 1895 г. правительство уже располагало крупными запасами золота (около 700 мил. р. зол.) и для возстановленія размѣна не нуждалось въ *предварительномъ* притокѣ золота вслѣдствіе разрѣшенія заключать на золотую валюту сдѣлки. Тогда спрашивается, изъ-за чего же хлопоталъ министръ финансовъ, для чего проводилъ онъ помянутый законъ? Дѣло въ томъ, что начиная съ 1891 г. общая наличность государственнаго казначейства состояла въ значительнѣйшей своей части изъ *золота*: къ 1 янв. 1891 г. на 163 мил. руб. зол. и на 202,4 мил. кред. рублями и сер.), на 1 янв. 1892 г.—114,7 мил. руб. зол. и 147,2 мил. руб. кред. и сереб., на 1 янв. 1893 г. 126 мил. р. зол. и 157 мил. р. кред. и сер., къ 1 янв. 1894 г. на 236,2 мил. р. зол. и 190,4 мил. руб. кред. и сер. и на 1 янв. 1895 г. на 258,7 мил. р. зол. и 344,3 мил. руб. кред. и сер. [1]). Между тѣмъ на эту наличность падалъ цѣлый рядъ расходовъ которые приходилось производить въ *кредитныхъ и серебр.* рубляхъ, такъ какъ золотомъ оплачивались только наши внѣшніе займы, внутри же страны оно хожденія не имѣло. И вотъ получалась такая ненормальность, что госуд. казначейство обладало крупной *свободной* наличностью (въ нын. валютѣ къ 1891 г. на 205 мил. р., къ 1892 г. на 25,4 мил. р., къ 1893 г. на 72 мил. р., къ 1894 г. на 239,6 мил. р., къ 1895 г. и на 333,4 мил. руб.), но вся эта наличность состояла исключительно въ золотѣ и въ небольшомъ количествѣ серебра, кредитныхъ же рублей не только не было въ своб. наличности, но ихъ *не хватало для производства текущихъ расходовъ* и не хватало на крупныя иногда суммы: въ 1891 г. на 10,3 мил. руб., въ 1892 г. на 146,2 мил., въ 1893 г. на 227,5 мил. руб., въ 1894 г. на 75 мил. руб., въ 1895 г. на 12,5 мил. руб. [2]),—положеніе, которое никакъ не приходится признать нормальнымъ. Способы выхода изъ этого положенія тоже не были нормальными: это былъ выпускъ новыхъ кред. билетовъ, подъ обезпеченіе рубль за рубль по нарин. цѣнѣ золотомъ, принадлежащимъ государств. банку или казначейству и реализація новыхъ займовъ въ кредитной валютѣ ($4^1/_2$%-ый консолидированный жел.

[1]) Объясн. зап. къ отчету госуд. контр. за 1894 г. стр. 99.
[2]) Ibid., стр. 107.

дорожн. заемъ 1892 г. и $4^1/_2$%-ый внутренній заемъ 1893 г.). Естественно, что м-ръ ф-овъ старался покончить съ этимъ порядкомъ вещей, при чемъ лучшій выходъ былъ бы въ возстановленіи металлическаго обращенія путемъ размѣна кред. билетовъ. Но въ виду возможнаго сопротивленія подобной реформѣ со стороны Госуд. Совѣта (такъ какъ м-ръ ф-овъ предполагалъ возстановить размѣнъ по курсу 1 р. з.=1 р. 50 к. кред., а общественное мнѣніе желало возстановленія размѣна по курсу 1 р. кр.=1 р. зол.) оставалось по крайней мѣрѣ ограничиться суррогатомъ размѣна: добиться разрѣшенія сдѣлокъ на золотую валюту. А такъ какъ курсъ кред. рубля уже былъ почти окончательно фиксированъ въ желанномъ для м-ра ф-овъ отношенія къ рублю золотомъ, то при посредствѣ государственнаго банка и казначейства можно было пустить золото въ обращеніе по этому фиксированному курсу. Но здѣсь являлось еще одно затрудненіе: Госуд. Совѣтъ, какъ мы видѣли, категорически устанавливалъ, что слѣдуетъ «вовсе отказаться отъ разрѣшенія казнѣ производства платежей золотою монетой». Такимъ образомъ платежи казнѣ (акцизные сборы) можно было производить золотомъ, казна же золотомъ платить не могла, а съ тѣмъ вмѣстѣ, не имѣя достаточнаго количества необходимыхъ ей для разсчета съ своими кредиторами кред. билетовъ, вынуждена была *продавать* снова купленое въ свое время съ такими затрудненіями золото и тѣмъ искусственно содѣйствовать возвышенію курса кред. рубля, почти уже фиксированнаго, т. е. разрушить плоды всѣхъ прежнихъ трудовъ. Конечно, министерство финансовъ на это не пошло: оно, напротивъ, тотчасъ же употребило всѣ усилія, чтобы создать обстановку, при которой золото могло бы немедленно появиться въ обращеніи въ количествахъ настолько значительныхъ и по столь устойчивому курсу по отношенію къ рублю кредитному, чтобы массѣ публики стало совершенно безразлично, принимать ли золото или кредитные и серебряные рубли и чтобы запрещеніе казнѣ производить *съ согласія ея кредиторовъ* платежи золотомъ представило затрудненія для самого общества и потеряло бы всякій смыслъ. Прежде всего надо было озаботиться облегченіемъ притока къ намъ иностранной золотой монеты, которая не могла находиться у насъ въ обращеніи. Съ этою цѣлью м-ръ ф-овъ сталъ хлопотать о разрѣшеніи на равнѣ съ золотою монетою пріема въ платежи казнѣ и госуд. банку такъ наз. *депозитныхъ квитанцій*, которыя введены были еще въ 1876 г. [1]) въ цѣляхъ оплаты таможенныхъ сборовъ. Эти квитанціи выдавались госуд. банкомъ частнымъ лицамъ въ об-

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I. стр. 461.

мѣнъ на золото въ слиткахъ, ассигновки горныхъ правленій на золото, тратты на заграницу, уплачиваемыя золотомъ, и *золотую монету* русскую и *иностранную*, и были размѣнны на золото по предъявленію. Выпускъ депозитныхъ квитанцій былъ очень незначителенъ и къ концу каждаго года обыкновенно изъ обращенія изымался: въ періодъ 1877—1888 г. онъ колебался между 11.319 т. р. и 17.572 т. р., въ 1881—1886 г. (при Бунге) между 5.732 т. р. и 9.610 т. р., въ 1887—1892 г. (при Вышнеградскомъ) между 2.546 т. р. и 7.573 т. р. Въ 1893 г. этотъ выпускъ дошелъ до 12.431 т. р., въ 1894 г. до 20.830 т. руб. [1]) и увеличеніе его всецѣло зависѣло отъ расширенія района обращенія квитанцій, принимавшихся только въ уплату таможенныхъ сборовъ. М-ръ ф-овъ въ концѣ апрѣля 1895 г. вошелъ въ Госуд. Совѣтъ съ представленіемъ о необходимости допустить депозитныя квитанціи къ пріему казною и государственнымъ банкомъ на равнѣ съ звонкой монетой, но Государственный Совѣтъ нашелъ, что банкъ обязанъ принимать деп. квитанціи наравнѣ съ золотой монетой и безъ всякаго новаго законодательнаго акта, такъ какъ онъ обязанъ оплачивать ихъ во всякое время золотомъ по нарицательной цѣнѣ, и ограничился утвержденіемъ разрѣшенія пріема квитанцій на ряду съ золотою монетою только въ казенные платежи [2]). Вслѣдствіе этого разрѣшенія выпускъ квитанцій быстро увеличился, достигнувъ въ 1895 г. 62.152 т. р. и въ 1896 г.—171.672 т. р., которыя впрочемъ весьма быстро были изъяты изъ обращенія, такъ какъ къ 1 янв. 1897 г. ихъ осталось только на 5.879 т. р. Такое быстрое увеличеніе не должно вызывать удивленія, ибо м-ръ ф-овъ издалъ уже 6 іюня 1895 г. распоряженіе о выдачѣ депозитныхъ квитанцій всѣми конторами и отдѣленіями госуд. банка. Но съ помощью депозитныхъ квитанцій нельзя еще было водворить золото *въ обращеніе*, и вотъ 24 мая м-ръ ф-овъ сдѣлалъ распоряженіе о *разрѣшеніи* всѣмъ конторамъ и отдѣленіямъ госуд. банка покупать золотую монету по опредѣленному курсу, а 33 отдѣленіямъ и конторамъ не только покупать, но продавать и производить платежи по тому же курсу. 20 іюля 1895 г. были уже утверждены министромъ финансовъ правила пріема госуд. банкомъ золотой монеты на текущій счетъ [3]), а вслѣдъ затѣмъ и частные петербургскіе банки объявили, что они также будутъ принимать звонкую монету на те-

---

[1]) *Кашкаровъ*, п. I, стр. 189 прим. 1.

[2]) Выс. утверждено 15 мая 1895 г. (Собр. узак. 1895 г. ст. 628 П. С. З. № 11670).

[3]) Собр. узак. 1895 г. ст. 640.

кущій счетъ и въ платежи по обязательствомъ своихъ клиентовъ. Далѣе [1]) министръ финансовъ утвердилъ правила для пріема золотой монеты въ казначейства въ уплату акцизовъ по курсу 7 р. 40 к. кред. за полуимперіалъ (5 р. зол.) и наконецъ главному и 16 мѣстнымъ казначествомъ было разрѣшено выдавать кредиторамъ казны *въ случаѣ ихъ на то согласія* часть слѣдуемыхъ имъ изъ казны денегъ золотою монетою также по курсу 7 р. 40 к. за полуимперіалъ, по какому курсу производилъ свои покупки и продажи государственный банкъ. Но всѣ эти мѣры не могли сразу создать сколько-нибудь серьезное обращеніе золотой монеты среди массы населенія. На текущій счетъ въ госуд. банкъ (частными банками) и въ частные банки (ихъ иностранными корреспондентами) были внесены небольшія суммы золотой монетой, заключены были кое-какія въ столицахъ и Варшавѣ сдѣлки между русскими и иностранными торговцами на золотую валюту, но все это было совершенно искусственно, дѣлалось исключительно изъ желанія угодить министру финансовъ, который хлопоталъ о распространеніи золотыхъ сдѣлокъ, и дальше нашихъ, такъ сказать, высшихъ банковыхъ и торговыхъ сферъ дѣло не пошло. Масса публики рѣшительно отказывалась принимать изъ госуд. банка, а тѣмъ болѣе изъ казначействъ золотую монету, на которой было написано «5 рублей» безъ всякихъ дальнѣйшихъ поясненій, по разсчету за 7 р. 40 к. кред. Правда 26 мая 1895 г. послѣдовало Высоч. повелѣніе [2]) объ измѣненіи надписи на полуимперіалахъ и имперіалахъ: вмѣсто «5 рублей» и «10 рублей» было повелѣно чеканить на нихъ «5 рублей золотомъ» и «10 рублей золотомъ», чѣмъ указывалось на отдѣленіе рубля серебрянаго, а съ тѣмъ вмѣстѣ и кредитнаго, отъ рубля золотаго, но на самомъ дѣлѣ *къ чеканкѣ монеты съ новой надписью вовсе не было приступлено и въ обращеніе пущена была имперіальная монета образца 1885 г.* (съ портретомъ имп. Александра III) на одной сторонѣ,—съ государств. гербомъ и съ надписью «5 рублей» или «10 рублей» на другой). Впрочемъ, если бы была пущена въ обращеніе монета и съ новой надписью, она ничего не разъяснила бы массѣ населенія, такъ какъ на кред. рубляхъ было написано, что по предъявленіи ихъ выдается изъ размѣнной кассы госуд. банка столько-то рублей серебряной или *золотой* монетой. Поэтому мы считаемъ (въ виду того, что въ 1895 г. реформа денежнаго обращенія уже приготовлялась, и имѣлось въ виду выпустить новую монету 10-рублеваго достоинства съ содержаніемъ мень-

---

[1]) Собр. узак. 1895 г. ст. 625, 626 и 1077.

[2]) Собр. узак. 1895 г. ст. 961, П. С. З. № 11720.

шаго количества золота, нежели въ имперіалѣ) крупной ошибкой выпускъ въ публику полуимперіаловъ и имперіаловъ съ надписью «5» и «10 рублей», которая могла вводить въ заблужденіе въ настоящемъ и породить еще болѣе серьезныя замѣшательства въ будущемъ. По нашему мнѣнію слѣдовало бы выпустить въ обращеніе лишь монету *новой чеканки*, тѣ же полуимперіалы и имперіалы, но съ простымъ обозначеніемъ: «полуимперіалъ» и «имперіалъ» *безъ поясненія*, сколько это составитъ рублей: просто рублей или рублей золотомъ. Это была бы монета, имѣющая обращеніе только по установленному курсу на *кредитные рубли*. Такой порядокъ, хотя и былъ бы далекъ отъ идеала, но все же породилъ бы гораздо меньше недоумѣній и нареканій на министра финансовъ, чѣмъ выпускъ монеты образца 1885 г. Неудовольствіе, а иногда и негодованіе со стороны общества стали вызывать нѣкоторые не въ мѣру ретивые казначеи и чиновники госуд. банка, которые, видя нежеланіе публики брать золото добровольно, стали разными способами *вынуждать* это «добровольное» согласіе. Такъ, подрядчикъ, желавшій немедленно получить деньги, долженъ былъ согласиться получить золото, иначе долженъ былъ ждать, пока казначейство получитъ кред. билеты; купецъ, желавшій учесть свой вексель въ госуд. банкѣ, долженъ былъ также получать золотомъ извѣстную часть суммы, иначе ему отказывали въ учетѣ, навязывалось золото и чиновникамъ при полученіи жалованья. Правда всѣмъ получателямъ любезно объясняли, что они всегда могутъ пойти въ госуд. банкъ, который и купитъ у нихъ золото по тому же курсу, по которому оно было выдано. Многіе, конечно, такъ и поступали,—сейчасъ же по полученіи денегъ изъ казначейства или банка требовали его размѣна (покупки) госуд. банкомъ. Но не всегда и не вездѣ госуд. банкъ находился подъ руками... Тогда же придуманъ былъ и еще одинъ способъ заставить публику брать золото предпочтительно передъ кредитными билетами: стали предлагать нежелающимъ брать золото—получить не кредитные рубли, а рубли *серебряные*, на томъ основаніи, что по дѣйствующимъ законамъ никто не имѣетъ права отказываться отъ полученія серебра. Хуже всего то, что и госуд. банкъ, когда ему приносили для продажи золото, предлагалъ получить за него также не кредитными, а серебряными рублями. Подобные опыты въ самой сильной степени подрывали, конечно, довѣріе публики къ предпринимаемымъ министерствомъ финансовъ мѣрамъ: ни для кого не было тайной, что серебро уже не принимается на монетный дворъ отъ частныхъ лицъ для перечеканки въ монету, что оно обезцѣнено, что даже въ уплату таможенныхъ сборовъ оно въ 1891 г. и въ первой половинѣ 1895 г. прини-

малось всего по 45 к. зол., тогда какъ кред. рубль по 65 к. зол., слѣдовательно *серебряная валюта у насъ была уже фактически отмѣнена*, и заставлять брать серебро вмѣсто кред. билетовъ было насиліемъ, мѣрой прямо незаконной. Кромѣ того, разъ банкъ отказывалъ въ выдачѣ кред. рублей, а навязывалъ рубли серебряные, для всякаго, даже совершенно непосвященнаго въ вопросы денежнаго обращенія, было совершенно ясно, что серебряные и кредитные рубли далеко не одно и тоже, разъ послѣднихъ не даютъ, а даютъ первые, которые поэтому хуже послѣднихъ. Насиліе состояло еще въ томъ, что серебряные рубли совершенно непортативны и получавшій суммы уже въ нѣсколько сотъ рублей серебр. ставился въ совершенно невозможное положеніе: некуда было ихъ взять, надо было нанимать экипажъ для перевозки. Неудобство усиливалось съ увеличеніемъ суммы получки, поневолѣ приходилось брать золото, которое размѣщалось затѣмъ съ величайшимъ трудомъ и немедленно стекалось обратно въ кассы отдѣленій и конторъ государ. банка. Необходимо было спѣшить съ реформой денежнаго обращенія. 6 октября 1895 г. уже была Высочайше учреждена коммиссія для разработки съ юридической стороны вопроса о томъ, какою монетой, согласно дѣйствующимъ законоположеніямъ, русское правительство обязало оплачивать государствами кред. билеты, а 13 октября 1895 г. м-ръ ф-овъ внесъ въ госуд. совѣтъ представленіе о пріемѣ золотой монеты по назначаемому имъ курсу во всѣ казенные платежи съ тѣмъ, чтобы этотъ курсъ въ теченіе шести мѣсяцевъ со дня назначенія не могъ быть уменьшенъ.

Госуд. совѣтъ отнесся сочувственно къ этому представленію, но нашелъ излишнимъ опредѣленіе въ законѣ напередъ сроковъ измѣненія курса. 6-го ноября 1895 г. мнѣніе госуд. совѣта получило Высочайшее утвержденіе [1]). Имъ было постановлено: 1) предоставить м-ру ф-овъ по соглашенію въ потребныхъ случаяхъ съ подлежащими министрами и главноуправляющими отдѣльными частями разрѣшать кассамъ всѣхъ правительственныхъ учрежденій въ той постепенности, которая будетъ имъ, министромъ, установлена, пріемъ по желанію плательщиковъ золотой монеты во всякіе поступающіе въ сіи кассы платежи и взносы, по курсу назначаемому согласно ст. 4 Выс. утв. 8 мая 1895 г. мн. госуд. совѣта о сдѣлкахъ, заключаемыхъ на россійскую золотую монету, съ тѣмъ, чтобы распоряженія по сему предмету представлялись каждый разъ сенату для обнародыванія во всеобщее свѣдѣніе и чтобы таможенные и другіе сборы,

---

[1]) Собр. узак. 1895 г. ст. 1530.

уплачивавшіеся до закона 8 мая 1895 г. золотою монетой по нарич. ея достоинству, взымались и впредь на такомъ же основаніи; 2) предоставить м-ру ф-овъ по соглашенію съ м-омъ путей сообщ., независимо отъ разрѣшенія пріема золотой монеты въ кассы *казенныхъ* ж. дорогъ, дозволять кассамъ ж. дорогъ *частныхъ* обществъ пріемъ золотой монеты и депозитныхъ квитанцій по курсу и установлять порядокъ разсчетовъ между казною и самими обществами по поступившимъ въ ихъ кассы золотой монетѣ и депозитнымъ квитанціямъ.

Министръ финансовъ опредѣлилъ курсъ полуимперіаловъ новой чеканки (1885 г.) для пріема въ казенные платежи въ 7 руб. 40 коп.,—имперіаловъ въ 14 руб. 80 коп. сперва съ 1 іюня по 31 августа, а затѣмъ съ 1 сентября по 31 декабря 1895 г. (для монеты прежней чеканки нѣсколько выше, именно для червонцевъ въ 4 р. 57 к., полуимперіаловъ—7 р. 62 к. и имперіаловъ 15 р. 24 к.). Госуд. банкъ который съ 25 мая производилъ покупки и продажи золотой монеты по этому же курсу, въ концѣ сентября (27) вывѣсилъ объявленіе, что онъ будетъ продолжать покупку и пріемъ въ платежи золотой монеты по цѣнѣ, *не ниже* опредѣленной для взноса ея въ платежи по акцизамъ, т. е. по 7 р. 40 к. за полуимперіалъ *впредь до измѣненія*. (Госуд. банкъ производилъ покупку и продажу золота по силѣ ст. 167 своего устава, какъ одну изъ его коммерческихъ операцій по особому распоряженію м-ра ф-овъ). 11 октября 1895 г. это объявленіе госуд. банка было измѣнено въ томъ смыслѣ, что цѣна полуимперіала не будетъ понижена до 31 декабря 1895 г. Сдѣлано было это объявленіе въ тѣхъ цѣляхъ, что многіе получатели золотой монеты выражали опасенія, какъ бы въ скоромъ времени цѣна эта не была понижена въ виду тогдашней тенденціи нашихъ вексельныхъ курсовъ къ повышенію. Но цѣна 7 р. 40 к. кр. за 5 р. зол. (1 р. 48 к. кр. за 1 р. зол.) была крайне неудобна для повседневныхъ разсчетовъ, о чемъ м-ръ ф-овъ прямо заявилъ при обсужденіи въ госуд. совѣтѣ вопроса о пріемѣ золотой монеты въ казенные платежи, указавъ, что онъ будетъ стремиться къ установленію курса въ 7 р. 50 к. кр. за 5 р. зол. или 1 р. 50 к. кр. за 1 р. зол. Это намѣреніе м-ра ф-овъ немедленно же сдѣлалось достояніемъ биржи, и необходимо было спѣшить, чтобы не дать спекулянтамъ воспользоваться получаемой отъ перемѣны курса разницы. Поэтому 26 ноября госуд. банкъ внезапно повысилъ курсъ полуимперіаловъ «впредь до измѣненія» до 7 р. 45 к. кр., а затѣмъ 12 декабря до 7 р. 50 к. за полуимперіалъ. Для пріема во всѣ правительственныя и желѣзнодорожныя кассы (согласно закону 6 ноября 1895 г.) курсъ полуимперіала, разумѣется, былъ оставленъ безъ всякихъ измѣненій по

31 декабря 1895 г., какъ и было объявлено. Тѣмъ не менѣе внезапное измѣненіе госуд. банкомъ курса золотой монеты для ея покупки, продажи и пріема банкомъ въ платежи вызвало очень серьезныя нареканія на м-ра ф-овъ, что онъ нарушилъ распубликованное правит. сенатомъ собственное распоряженіе о пріемѣ въ платежи *всѣми* правительственными *кассами* золотой монеты до 31 декабря 1895 г. по курсу 7 р. 40 к. кр. за 5 р. зол. [1]). Еще болѣе недоумѣвали, почему столь внезапно повышена цѣна золотой монеты и *пониженъ курсъ кредитнаго рубля*. О томъ, что предположено курсъ кредитнаго рубля разъ навсегда фиксировать на уровнѣ 66²/₃ коп. зол., въ обществѣ еще извѣстно не было. Въ объясненіе дѣйствій министерства финансовъ 12-го декабря было опубликовано (т. е. въ день повышенія курса полуимперіала до 7 р. 50 к. кр.) *правительственное сообщеніе* [2]), гдѣ прямо было сказано, что курсъ 7 р. 40 к. за полуимперіалъ или 1 р. 48 к. кр. за 1 р. зол. весьма затруднителенъ для ежедневнаго обихода и что *исключительно* въ виду этого м-во ф-овъ рѣшило съ 1 янв. 1896 г. установить гораздо болѣе удобный курсъ въ 7 р. 50 к. за полуимперіалъ или 1 р. 50 к. кр. за 1 руб. зол. для пріема золотой монеты всѣми правительственными кассами и желѣзными дорогами, а равно предполагаетъ держать этотъ же курсъ, какъ *соотвѣтствующій международному разсчетному балансу*, и при продажахъ-покупкахъ госуд. банка. «Какъ ни незначительно измѣненіе курса (съ 1 р. 48 к. за 1 р. зол. до 1 р. 50 к. кр. за 1 р. з.) само по себѣ (на 1,35%), а тѣмъ болѣе сравнительно съ колебаніями курса, которыя бывали въ прежніе годы, однако осуществленіе этого измѣненія сразу, напр., объявленіемъ, обнародованнымъ въ самомъ концѣ декабря, было бы несправедливо относительно лицъ, имѣющихъ обязательства въ золотой валютѣ, заключенныя при прежнемъ курсѣ. Чтобы эти лица могли ликвидировать свои обязательства по возможности безубыточно приступлено къ измѣненію курса заблаговременно и исподволь», т. е. съ 7 р. 40 к. банкъ перешелъ къ курсу въ 7 р. 45 к., а ужъ затѣмъ къ курсу 7 р. 50 к., причемъ «курсъ на заграничные векселя былъ приведенъ въ надлежащее соотвѣтствіе съ установленной на золотую монету цѣной еще съ большею постепенностью. Затѣмъ съ 1 янв. всѣ правительствен-

---

[1]) Отголосокъ этихъ нареканій находимъ въ извѣстной запискѣ (неопубликованной) члена госуд. совѣта *ф.-Дервиза*, представленной имъ госуд. совѣту, стр. 10—11. Изъ этой записки, какъ равно и изъ объясненій, данныхъ по поводу ея м-омъ ф-овъ въ особомъ письмѣ къ госуд. секретарю В. К. фонъ-Плеве и управляющимъ госуд. банкомъ *Э. Д. Плеске* въ особой запискѣ, мы и заимствуемъ свѣдѣнія по данному вопросу.

[2]) Правит. вѣстникъ 1895 г. № 271.

ныя и т. д. кассы будутъ принимать золото также по курсу 7 р. 50 к. кр. за полуимперіалъ. Такимъ образомъ *съ 1896 г. установляется полное соотвѣтствіе между банковымъ и податнымъ курсомъ на золотую монету, причемъ послѣдняя можетъ обращаться въ качествѣ денегъ, удобныхъ по своей цѣнѣ для производства всѣхъ разсчетовъ и платежей*». Это правительственное сообщеніе далеко не всѣхъ удовлетворило. По мнѣнію нѣкоторыхъ [1]) «въ немъ содержится едвали успокоительное объясненіе причины, вызвавшей упомянутое повышеніе цѣны золотой монеты. До появленія сообщенія всякій могъ думать, что это повышеніе было вызвано паденіемъ вексельнаго заграничнаго курса и совершилось, такъ сказать, подъ давленіемъ непреодолимой силы. Но м-во ф-овъ нашло умѣстнымъ объявить, что оно приняло эту мѣру отнюдь не подъ вліяніемъ какихъ-либо внѣшнихъ обстоятельствъ, а по собственной свободной иниціативѣ, исключительно съ цѣлью понизить курсъ кред. рубля до болѣе удобнаго для разсчетовъ отношенія его къ золотому рублю и что оно нашло нужнымъ, не ожидая для этого законнаго срока — 1 января, сдѣлать это заблаговременно, исподваль. Не говоря уже о томъ, что самая причина: нѣсколько большее удобство для разсчетовъ, не настолько важна, чтобы могла оправдывать нарушеніе обязательства, спрашивается, гдѣ же была нужда въ необычайной спѣшности этой мѣры? Почему ее нельзя было отклонить до 1 января? Между тѣмъ при измѣненіи курса ранѣе установленнаго срока теряетъ уже значеніе то обстоятельство, что это измѣненіе было незначительно по цифрѣ, а на первый планъ выступаетъ кажущаяся легкость отношенія къ принимаемымъ на себя обязательствамъ, которыя признается возможнымъ нарушать по собственному произволу, безъ особенно важныхъ причинъ, изъ-за нѣкотораго лишь удобства въ разсчетахъ, влекущаго однакожъ за собою, хотя быть можетъ и незначительные, но совершенно реальные убытки для всѣхъ держателей кред. рублей, т. е. для всего населенія, такъ какъ кромѣ кред. рублей у насъ нѣтъ еще покуда въ обращеніи никакихъ другихъ знаковъ. Можно ли послѣ этого будетъ удивляться, если дѣловыя коммерческія сферы отнесутся не съ особеннымъ довѣріемъ къ обѣщанію м-ва ф-овъ держать впредь курсъ безъ всякаго измѣненія въ теченіе года? Не явится ли у всякого естественная мысль, что по тѣмъ или другимъ внезапно возникшимъ причинамъ курсъ опять будетъ измѣненъ ранѣе обѣщаннаго срока въ ту или другую сторону и, можетъ быть, въ гораздо бо́льшихъ размѣрахъ».

---

[1]) Записка *фонъ-Дервиза*, стр. 11—12.

Эти нареканія нельзя назвать справедливыми. Прежде всего не было сдѣлано м-омъ ф-овъ нарушенія прежнихъ обѣщаній, такъ какъ въ кассы нашего госуд. банка никакіе казенные платежи не поступаютъ и законъ 6 ноября 1895 г. не могъ относиться къ госуд. банку. Съ другой стороны, какъ совершенно правильно объяснялъ въ свое время управляющій госуд. банкомъ, не имѣло смысла вносить золото въ платежи по курсу 7 р. 40 к., когда можно было *продать* его банку по 7 р. 50 к., такъ какъ это было бы просто «нанесеніе ущерба тѣмъ немногимъ простакамъ, которые не догадались бы продать банку полуимперіалы за 7 р. 50 к., а вносили бы его въ платежи за 7 р. 40 к.» Фактически, разъ банкъ покупалъ полуимперіалы по 7½ р., прекратился взносъ ихъ по 7 р. 40 к. и во всѣ правительственныя и желѣзнодорожныя кассы. Отсрочивать же измѣненіе самыхъ курсовъ для покупки и продажи банкомъ золота, разъ это измѣненіе было безповоротно рѣшено и *извѣстно на биржѣ*, значило бы дать спекулянтамъ поживиться за счетъ госуд. банка и тѣхъ лицъ, которыя продали бы имъ золото. Другое дѣло принципіальный вопросъ о пониженіи курса кред. рубля. Оно было внѣ всякаго сомнѣнія вполнѣ искуственнымъ: вексельные курсы въ 1895 г. опредѣлялись на Берлинъ въ 218,34—221,60 мар. за 100 р., на Парижъ въ 258,99—273,41 фр., на Лондонъ въ 25½—25 29/32 пен. за 1 р., тогда какъ м-ръ ф-овъ вводилъ курсъ въ 2,16 мар.=2,66⅔ фр.=25,376 пен. за 1 р. кред. Но нельзя не замѣтить, что высота вексельныхъ курсовъ и ихъ устойчивость (колебанія за годъ на Лондонъ всего 1,59%, на Берлинъ 1,49%, на Парижъ 1,64%) въ значительной степени были обусловлены именно воздѣйствіемъ на нихъ со стороны нашего министерства финансовъ и ожиданіемъ близкаго размѣна кред. рублей на золото (былъ вѣдь шансъ, что размѣнъ можетъ состояться или alpari съ золотомъ или же по курсу близкому къ паритету), такъ что, признавая пониженіе курсовъ произвольнымъ и искуственнымъ со стороны м-ва ф-овъ, нельзя не признать искуственности и возвышенія курса кред. рубля и вексельныхъ курсовъ въ 1895 г. Между тѣмъ опредѣленіе разъ на всегда твердаго курса кред. рубля, хотябы и нѣсколько болѣе низкаго, нежели установившійся въ послѣднее время, устраняло совершенно прочнымъ образомъ его колебанія, не заставляя опасаться за отливъ изъ госуд. банка золота (вполнѣ возможный, разъ банкъ покупалъ золото и продавалъ его безъ ограниченія суммы, что почти было равносильно размѣну по установленному курсу), такъ какъ кред. рубли на открытомъ рынкѣ на виду у всѣхъ расцѣнивались дороже, чѣмъ платилъ за нихъ госуд. банкъ. Нельзя не добавить, что на устойчивость курса кред. рубля и на высокую сравнительно его расцѣнку на биржѣ вліяло еще бы-

строе и неуклонное увеличеніе размѣннаго фонда, произведенное тѣмъ же самымъ министромъ финансовъ, котораго упрекали въ произвольномъ и ни на чемъ неоснованномъ *пониженіи* курса кред. рубля и въ причиненіи тѣмъ самымъ убытковъ всему русскому народу.

Размѣнный фондъ, какъ мы видѣли [1]), къ 1895 г. состоялъ изъ 276.938.723 р. зол., обезпечивавшихъ «постоянный» выпускъ кред. билетовъ въ суммѣ 1.046.281.634 р., и изъ 75.000.000 р. зол., обезпечивавшихъ «временный выпускъ» въ 75 мил. р. кр., всего изъ 351.938.723 р. зол. при 1.121.281.634 р. кр. Въ началѣ 1895 г. (3 марта) данъ былъ м-ру ф-овъ именной Высочайшій указъ [2]), которымъ повелѣвалось, въ цѣляхъ усиленія размѣннаго фонда, независимо отъ 75 мил. руб., обезечивающихъ временный выпускъ кред. билетовъ: 1) изъять изъ размѣннаго фонда все числящееся въ ономъ серебро на 1.125.682 р. 14 к. и замѣнить оное на равную сумму золотомъ, принадлежащимъ государ. казначейству и 2) въ уплату части безпроцентнаго долга госуд. казначейства по находящимся въ обращеніи кредитнымъ билетамъ постояннаго выпуска передать въ размѣнный фондъ часть золота госуд. казначейства въ суммѣ 98.061.276 р. 84 к. Такимъ образомъ изъ средствъ казны было передано въ размѣнный фондъ 99.186.958 р. 98 к., изъ которыхъ 98.483.407 р. 64 к. зол. были зачислены въ счетъ чрезвычайныхъ государ. расходовъ 1895 г. въ суммѣ 157.573.452 р. 22 к. кр. по условному курсу, а 703.551 р. 34 к. были проведены лишь кассовымъ оборотомъ, такъ какъ въ обмѣнъ этой суммы приняты были въ казну 1.125.682 р. 14 к. серебромъ [3]). Высочайшимъ указомъ 1 янв. 1896 г. [4]) размѣнный фондъ былъ увеличенъ еще на 50 мил. руб. зол., которые и были переданы туда изъ суммъ свободной наличности госуд. казначейства, будучи зачислены въ счетъ чрезвычайныхъ *непредвидѣнныхъ* расходовъ бюджета 1896 г. по условному курсу—въ суммѣ 75.000.000 р. кр. [5]). Наконецъ Высоч. указомъ 23 февр. 1896 г. [6]) было повелѣно: 1) золото въ суммѣ 75 мил. руб., принадлежащее госуд. банку и обезпечивающее временный выпускъ кред. билетовъ на ту же сумму, пріобрѣсти изъ госуд. банка за счетъ госуд. казначейства съ уплатой сему банку за состоявшейся уже передачей въ его распоря-

---

[1]) Выше, стр. 18.
[2]) Собр. узак. 1895 г. ст. 261. П. С. З. № 11421.
[3]) Отч. госуд. контр. за 1895 г. стр. 557 и прим. 1003.
[4]) Собр. узак. 1896 г. ст. 1. П. С. З. № 12358.
[5]) Отч. госуд. контр. за 1896 г. стр. 554—555.
[6]) Собр. узак. 1896 г. ст. 237, П. С. З. № 12547.

женіе временнаго выпуска на 75 мил. руб. кред., 25.860.000 р., представляющихъ разницу между покупной и нариц. цѣной означеннаго золота [1]), 2) по мѣрѣ изъятія изъ обращенія кред. билетовъ временнаго выпуска, во исполненіе Выс. указа отъ 8 іюля 1888 г., присоединять къ размѣнному фонду обезпечивающее оные золото на сумму, равную изъятому количеству билетовъ, съ уплатой изъ наличности госуд. казначейства подлежащей суммы госуд. банку и съ соотвѣтственнымъ уменьшеніемъ безпроцентнаго по выпуску кред. билетовъ долга госуд. казначейства, 3) для возмѣщенія госуд. казначейству части предстоящихъ во исполненіе ст. 1 и 2 настоящаго указа расходовъ приступить къ выпуску государственной 4%-ой ренты на нариц. капиталъ въ 30.000.000 руб. съ тѣмъ, чтобы реализація сего выпуска производилась въ зависимости отъ состоянія денежнаго рынка. Рента была реализована въ силу распоряженія м-ра ф-овъ отъ 31 іюля 1896 г., серіи №№ 170—172 [2]) по курсу 96 за 100, съ выручкой, слѣдовательно, за 30 мил. руб. нариц. 28.800.000 р., изъ которыхъ 25.868.489 р. 50 к. были зачислены въ счетъ чрезвычайныхъ рессурсовъ госуд. казначейства, а остальные 2.931.510 р. 50 к. показаны были въ числѣ кассовыхъ поступленій на производство расходовъ по оплатѣ купоновъ отъ 4%-ой ренты нѣкоторыхъ выпусковъ 1896 г. и по доплатамъ наличными деньгами при добровольномъ обмѣнѣ облигацій казенныхъ жел. дорогъ на 4%-ую госуд. ренту [3]). Изъ занесенной въ счетъ чрезв. госуд. доходовъ выручки—25.860.000 р., согласно Выс. указу 23 февраля 1896 г., равные по курсу 1 р. 50 к. кр. за 1 р. зол., 17.240.000 р. зол. были уплочены госуд. банку и занесены въ счетъ чрезвычайныхъ *непредвидѣнныхъ* расходовъ бюджета 1896 г. [4]). Такимъ путемъ золотой размѣнный фондъ кред. билетовъ былъ доведенъ до 500 мил. руб. зол., а «долгъ» госуд. казначейства уменьшился до 621.281.634 р. Въ оффиціальномъ *Вѣстникѣ финансовъ* [5]) по этому поводу открыто уже заявлялось, что этотъ долгъ въ сущности равняется лишь 371.281.634 р. кр., а размѣнный фондъ 750 мил. руб., если считать *по стоимости золотого рубля, равной 1½ руб. кред.* «Хотя дальнѣйшее погашеніе всего долга является желательнымъ», читаемъ въ той же статьѣ далѣе: «но уже и теперь размѣръ его уменьшился до такой вели-

---

[1]) Слѣдов. золото было куплено по разсчету 1 р. 34.48 к. кр. за 1 р. зол. (100.860.000 р. кр. за 75.000.000 р. зол.).

[2]) Указатель 1896 г. № 33, стр. 683, Собр. узак. 1896 г., ст. 1106.

[3]) Отч. госуд. контр. за 1896 г., стр. 163 прим. 265.

[4]) Отч. госуд. контр. за 1896 г., стр. 555 и прим. 445.

[5]) 1896 г. № 8 отъ 25 февраля, стр. 381—382.

чины, при которой возможно было бы при установленіи другихъ необходимыхъ условій приступить къ окончательному урегулированію нашего денежнаго обращенія. Изъ практики западно-европейскихъ банковъ видно, что существованіе долга госуд. казначейства по выпуску билетовъ, даже въ довольно значительныхъ размѣрахъ, нисколько не препятствовало успѣшному и правильному производству эмиссіонной операціи и поддержанію размѣна билетовъ, при достаточной для сего наличности металла и другихъ условій. Золота, принадлежащаго русскому госуд. кааначейству и госуд. банку на 19 февр. 1896 г. состояло 728.275.062 р. з. (именно государ. казначейства—173.695.253 р., банка—38.873.389 р. размѣнный фондъ—500.000.000 р., предназначенныя суммы 15.706.420 р.), или всего по оцѣнкѣ на кред. рубли 1.092.412.593 р., изъ чего явствуетъ, что отношеніе золотого запаса къ общей суммѣ выпущенныхъ въ народное обращеніе билетовъ состовляетъ 97,2%». По тѣмъ же оффиц. подсчетамъ металлическое обезпеченіе билетовъ французскаго банка составляло 72,41% (893,8 мил. противъ 647,2 мил. р. зол.), германскаго—85,51% (304,2 мил. противъ 260,1 мил. р. зол.) и англійскаго 197,09% (155,8 мил. противъ 307 м. р. з.). Но кромѣ того одного золота находилось *въ обращеніи* въ Англіи на 504 м. р. з., во Франціи на 660 м., въ Германіи на 647 м. р. Планъ денежной реформы такимъ образомъ былъ уже выработанъ и въ общихъ чертахъ оффиціально сообщенъ. Идеалъ технической ея стороны возвѣщенъ былъ еще раньше, во всеподданнѣйшемъ докладѣ м-ра ф-овъ на 1896 г. [1]), что осуществленіе ден. реформы такъ должно быть произведено, «чтобы не произвести ни малѣйшихъ сотрясеній и какихъ бы то ни было искуственныхъ измѣненій существующихъ условій, ибо на денежной системѣ покоятся всѣ оцѣнки, всѣ имущественные и трудовые интересы населенія. Непосредственно отъ преобразованія никто не долженъ обогатиться, никто не долженъ обѣднѣть; оно должно лишь подъ всякую оцѣнку, подъ всякое имущество, подъ всякій доходъ и заработокъ подвести уже пріуготовленный прочный, устойчивый фундаментъ, на которомъ все стояло бы твердо, не боясь сотрясеній, не опасаясь неожиданностей. *Государственная мудрость при подобныхъ преобразованіяхъ заключается въ томъ, чтобы считаться не съ доктринами и мечтаніями, но единственно съ реально существующими фактами*».

Съ этими положеніями нельзя не согласиться, что желательно было бы провести денежную реформу безо всякихъ потрясеній, но это вещь невозможная и совершенно неосуществимая, это было та-

---

[1]) Вѣстн. фин. 1895 г. № 53.

кое же «мечтаніе», съ которымъ м-ръ ф-овъ именно хотѣлъ не считаться. Съ другой стороны считаться только съ фактами, а не съ доктринами было невозможно и напрасно было объ этомъ заявлять urbi et orbi, такъ какъ министръ финансовъ при составленіи своего проэкта денежнаго обращенія ни на чемъ другомъ не основывался какъ именно на доктринахъ, которыя строятся также на «реальныхъ фактахъ», а вовсе не на фантазіяхъ, и вынужденъ былъ для подробной разработки вопроса о преобразованіи вашей системы денежнаго обращенія пригласить преимущественно людей науки, а не однихъ практиковъ (которые также впрочемъ почерпаютъ свои воззрѣнія изъ научныхъ трудовъ «людей доктрины», а не создаютъ ихъ путемъ личныхъ наблюденій и обобщеній). Самая коммиссія 6 октября 1895 г., учрежденная для разработки принципіальнаго вопроса о томъ, обязано ли правительство расплатиться по кред. билетамъ золотомъ или серебромъ, состояла преимущественно изъ людей науки (въ составѣ ея подъ предсѣдательствомъ сенатора Голубева находились: бывшій профессоръ кіевскаго университета П. П. Цитовичъ, проф. петерб. университета И. И. Кауфманъ, докторъ уголовн. права Н. А. Неклюдовъ, извѣстный авторъ превосходныхъ трудовъ по гражданскому праву А. Л. Боровиковскій, сенаторъ Марковъ и т. с. Пясецкій). Поручено было защищать въ ученыхъ обществахъ проэктъ денежной реформы чиновникамъ м-ва ф-овъ, получившимъ спеціальное ученое образованіе: А. Н. Гурьеву и В. И. Касперову (магистранту политич. экономія Харьковскаго университета). Принципы зототого монометаллизма, который рѣшено было положить въ основаніе денежной реформы защищалъ оффиціально (въ *Вѣстникѣ финансовъ*) А. Н. Миклашевскій, магистръ полит. экономіи (нынѣ профессоръ Юрьевскаго университета). Въ самомъ составѣ м-ва ф-овъ находились лица, имѣющія ученыя степени или зарекомендовавшія себя научными трудами. Запросы по поводу реформы сдѣланы были безспорно людямъ науки, между прочимъ проф. В. А. Лебедеву и проф. В. Лексису. Отсюда видно, что министру финансовъ пришлось весьма и весьма серьезно считаться съ доктринами при созданіи своего проэкта денежнаго обращенія,—добавимъ весьма сходнаго съ австро-венгерскимъ закономъ 1892 г., проэктъ котораго былъ также выработанъ при участіи наиболѣе выдающихся нѣмецкихъ ученыхъ.

Первый вопросъ, который предстояло рѣшать, былъ вопросъ, построить ли нашу новую денежную систему на серебрѣ, на золотѣ или на обоихъ металлахъ, и если на обоихъ, то въ какомъ отношеніи. Второй вопросъ, зависящій отъ перваго: въ какомъ отношеніи и на какой металлъ возстановить размѣнъ кредитныхъ билетовъ.

Третій вопросъ касался техническихъ сторонъ предпринимаемой операціи. Четвертый вопросъ, какъ въ будущемъ организовать эмиссіонную операцію и какъ измѣнить сообразно съ тѣмъ уставъ госуд. банка (не задолго передъ тѣмъ уже переработанный и измѣненный). Наконецъ пятый вопросъ,—своевременна ли затѣваемая реформа, т. е. созданы ли уже такія условія, при которыхъ размѣнъ кред. билетовъ и металлическое денежное обращеніе на столько обезпечены, что имъ при нормальныхъ условіяхъ экономической жизни страны не грозитъ никакая опасность.

Мысль о возстановленіи металлическаго обращенія, основаннаго на серебрѣ, наврядъ ли даже серьезно подымалась въ нашемъ министерствѣ финансовъ. Въ нашей литературѣ сторонникомъ серебрянаго обращенія выступилъ едва ли не одинъ (нынѣ покойный) профессоръ *И. П. Сокальскій* въ интересной своей брошюрѣ «Наканунѣ реформы». Дѣйствительно цѣны на серебро такъ колебались, начиная съ 1873 г. съ непрерывной тенденціей къ пониженіи (съ 95,56 коп. зол. за серебряный рубль въ 1874 г. до 47,55 к. з. въ 1894 г.), что никакой устойчивой валюты на немъ построить было невозможно. Постепенно всѣ главнѣйшія государства Европы, а за нею многія государства Америки, Африки и Азіи были вынуждены или прямо перейти къ золотой валютѣ, продавъ постепенно свои запасы серебра и превративъ оставшуюся еще въ обращеніи серебряную монету исключительно въ размѣнную (биллонъ) или же, оставаясь на почвѣ биметаллизма (государства латинскаго союза, Голландія, С. А. Соед. Штаты), прекратить свободную чеканку серебра и основать свое денежное обращеніе на золотѣ, запасы котораго должны обезпечивать и оставшуюся серебряную монету. На серебрѣ построено теперь только денежное обращеніе Персіи, среднеазіатскихъ ханствъ, Китая (до 1897 г. также Японіи) и нѣкоторыхъ другихъ мелкихъ государствъ (Мексика, часть центр. и южныхъ америк. республикъ). Причины такого паденія цѣнности серебра понятны: онѣ лежатъ съ одной стороны въ огромномъ увеличеніи добычи серебра (съ 1746 г. по 1845 г. достигавшее въ среднемъ ежегодно 41.000 пуд., въ 1861—70 г.г.—74.500 пуд., въ 1871—80 г.г.—134.900 п. въ 1880—90 г.г.—197,9 пуд., а затѣмъ сперва ежегодная добыча превысила 200.000 пудовъ и съ 1893 г. даже 300.000 пуд.), а съ другой стороны спросъ на серебро далеко не соотвѣтствовалъ размѣрамъ добычи, такъ какъ ограничивалась чеканка изъ серебра монеты, а для подѣлокъ все болѣе и болѣе употреблялись: такъ наз. бѣлый металлъ и даже аллюминій и никкель. При такихъ условіяхъ возстановить размѣнъ нашихъ кред. билетовъ на серебро, взявъ его за основаніе денежнаго обращенія, значило бы не упрочить, а еще

болѣе разстроить валюту, такъ какъ, по справедливому замѣчанію м-ра ф-овъ [1]), «насколько колебанія стоимости кред. билетовъ зависятъ отъ ихъ количества, послѣднія находятся въ зависимости отъ дѣйствій русскаго же правительства и нуждъ государственнаго и народнаго хозяйства Россіи. Предоставленіе же свободы чеканки серебряной монеты, по существу и дѣйствію своему сходное съ выпусками неразмѣнныхъ бумажныхъ денегъ, отличалось бы отъ нихъ лишь тѣмъ, что размѣры подобныхъ косвенныхъ выпусковъ были бы совершенно неопредѣленные и ничѣмъ неограниченные и что ихъ производили бы владѣльцы серебряныхъ рудниковъ Сѣверной и Южной Америки, на благоусмотрѣніе коихъ были бы отданы всѣ интересы, связанные съ нашимъ денежнымъ обращеніемъ». Для Россіи построеніе ея валюты на серебрѣ еще и потому не имѣло смысла, что всѣ ея металлическіе запасы были въ золотѣ, кромѣ того ежегодная добыча золота въ самой странѣ доходила до 30—40 м. р. з. и могла значительно быть расширена съ улучшеніемъ пріемовъ добычи и съ открытіемъ новыхъ розсыпей, тогда какъ серебра въ Россіи почти не добывалось, запасы прежней монеты по самому широкому разсчету не превышали 25 мил. р. и, слѣдовательно, для возстановленія размѣна на серебро пришлось бы *закупить* огромныя количества серебра, издержавъ на это значительнѣйшую часть накопленыхъ съ такимъ трудомъ запасовъ золота, которые служили для укрѣпленія и политическаго могущества Россіи. Далѣе Россія, если желала поддерживать международныя торговыя отношенія на правильныхъ началахъ, должна была слѣдовать той же денежной системѣ, которая была принята во всѣхъ другихъ государствахъ; производить новые опыты, можетъ быть, было подъ силу такимъ богатымъ странамъ, какъ Сѣв. Америка, но не такимъ бѣднымъ, какъ Россія, обладавшая огромнымъ заграничнымъ долгомъ, цѣликомъ почти выпущеннымъ именно въ *золотой* валютѣ. Наконецъ размѣнъ кред. билетовъ на серебро былъ бы мѣрою въ высокой степени *безнравственной*, такъ какъ кредитные билеты котировались на золото по гораздо болѣе высокимъ цѣнамъ, нежели соотвѣтствующее количество серебра, заключающееся въ рублѣ, и эти котировки получили уже *законную* санкцію, такъ какъ *свободная чеканка серебра была воспрещена* и тѣмъ какъ бы заявлено, что серебро болѣе не есть металлъ, въ отношеніи къ которому слѣдуетъ расцѣнивать кред. рубли (принимавшіеся и въ таможенные сборы по цѣнамъ болѣе высокимъ, чѣмъ серебряные). Размѣнъ на серебро былъ бы настоящимъ государственнымъ *банкротствомъ* и притомъ нисколько невынужденнымъ въ

[1]) Дѣло кред. канц. № 4600, цитированное выше, стр. 31—32.

виду хорошаго состоянія нашихъ финансовъ и выгодныхъ курсовъ кредитнаго рубля на золото, т. е. на металлъ, въ цѣломъ свѣтѣ признанный *единственнымъ* пригоднымъ матеріаломъ для изготовленія денегъ. Такого рода *девальвація* совершенно не извѣстна въ исторіи денежнаго обращенія, и не мыслимо было, чтобы Россія, столь всегда точная въ исполненіи своихъ обязательствъ, показала для нея примѣръ. О размѣнѣ на *серебро* впрочемъ нечего было и безпокоиться и собирать коммиссіи для рѣшенія этого вопроса: въ законѣ можно было найти точныя указанія, что валюта у насъ серебряная (хотя *фактически* законъ этотъ и былъ отмѣненъ), серебро было обезцѣнено и уже появилось въ обращеніи, съ большою неохотою принимаемое публикой вслѣдствіе его громоздкости. Можно сказать, что размѣнъ на серебро у насъ уже *фактически былъ возстановленъ*, но только никто, конечно, не требовалъ этого серебра въ обмѣнъ на свои болѣе цѣнные и портативные кредитные билеты. Такъ же случилось въ 1878 г., какъ мы видѣли, и въ Австро-Венгріи, но и тамъ сперва закрыли монетный дворъ для свободной чеканки серебра, а затѣмъ (1892 г.) рѣшили перейти разъ навсегда къ *золотой* валютѣ. Что касается до биметаллизма, то этотъ вопросъ былъ гораздо серьезнѣе. Прежде всего введенная окончательно съ 1843 г. у насъ денежная система *фактически* несомнѣнно была биметаллическая, какъ бы тамъ ни доказывали, что у насъ господствовалъ *серебряный монометаллизмъ*. *Юридически* внѣ всякаго сомнѣнія *серебряный* рубль былъ нашею монетною единицею, всѣ сдѣлки должны были заключаться на серебро и кредитнымъ билетамъ было присвоено хожденіе наравнѣ съ *серебряной* монетою. Иначе и быть не могло, такъ какъ въ основаніе нашего монетнаго законодательства легъ манифестъ 20 іюня 1810 г., который о золотой монетѣ даже не упоминаетъ, да трудно было бы и ожидать такого упоминанія въ виду господства въ началѣ прошлаго столѣтія того воззрѣнія, что денежное обращеніе должно быть построено на серебряномъ монометаллизмѣ, а золото должно разсматривать только, какъ товаръ. Но у насъ никогда не было въ обращеніи такой монеты, какъ англійскіе соверены или гинеи (такими могли бы быть наши имперіалы и полуимперіалы), на которыхъ бы не было обозначено *какую цѣнность* они представляютъ *въ рубляхъ*. На нашихъ золотыхъ монетахъ ничего другого не было обозначено, какъ «пять рублей», «десять рублей», «три рубля». Между тѣмъ *рубля золотомъ* въ обращеніи не существовало, въ обращеніи былъ только рубль *серебромъ* и, слѣдовательно, означеніе «пять рублей» и т. д. могло только значить *пять* и т. д. *рублей серебромъ* и ничего больше. Золотая монета у насъ и чеканилась изъ такого

количества металла, чтобы его внутренняя стоимость какъ разъ соотвѣтствовала внутренней стоимости соотвѣтствующаго количества серебряныхъ рублей, которое было обозначено на золотой монетѣ. А когда это отношеніе (1 : 15) измѣнилось въ пользу золота былъ установленъ лажъ на золото для имперіальной монеты въ размѣрѣ 3 коп. на 1 руб., повышавшій отношеніе золота къ серебру до 1 : 15,495) и затѣмъ съ уничтоженіемъ этого лажа (въ 1885 г.) соотвѣтственно было понижено содержаніе золота въ имперіальной монетѣ. Такой порядокъ практиковался и всюду, гдѣ не была введена золотая валюта (а она была введена до 1873 г. *только въ Англіи*): золотая монета чеканилась въ 20 фр., въ 10 гульд. и т. д., а франки и гульдены были только серебряные, приходилось изыскивать *законное* и близкое къ дѣйствительности отношеніе цѣны серебра къ золоту, его находили между 1 : 15—16 и въ такомъ отношеніи къ серебру чеканили золотую монету. Такъ народился биметаллизмъ, который всюду (даже во Франціи, классической странѣ биметаллизма) выросъ на *серебряномъ* монометаллизмѣ и укоренился гораздо *болѣе фактически, чѣмъ юридически*. Только въ тѣхъ странахъ, которыя отъ биметаллизма переходили къ золотому монометаллизму, приходилось вводить понятіе о *золотой* маркѣ, о *золотомъ* гульденѣ и т. д., которыхъ, такъ сказать, не существовало въ природѣ. Это были уже *счетныя* отвлеченныя единицы, а не реальныя монеты. Соединенныя Штаты, чтобы избѣгнуть такого порядка вещей, съ переходомъ къ золотой валютѣ начеканили и *золотые* доллары вмѣсто прежнихъ серебряныхъ. Конечно, такой *фактическій* биметаллизмъ могъ господствовать у насъ и въ другихъ странахъ (напр. въ Австро-Венгріи, въ Голландіи) единственно благодаря чрезвычайной устойчивости въ теченіи многихъ десятковъ лѣтъ установившагося отношенія цѣнъ золота къ серебру. Небольшія же колебанія этихъ цѣнъ регулировались тѣмъ общимъ для всѣхъ государствъ правиломъ (въ томъ числѣ и у насъ у въ Россіи), что правительство и эмиссіонные банки сохраняютъ право размѣнивать бумажныя деньги и банковые билеты на золото или на серебро *по собственному усмотрѣнію*. Плата за перечеканку благородныхъ металловъ въ монету служила другимъ регуляторомъ. При такихъ условіяхъ не могло быть возбуждаемо вопроса о томъ, какая въ странѣ господствуетъ валюта, какая роль въ системѣ денежнаго обращенія принадлежитъ серебру, какая золоту, употребляются безразличныя выраженія «металлическая валюта, металлическій заемъ, звонкая монета». Серебро служитъ больше для мелкихъ сдѣлокъ и для внутренняго обращенія, золото для сдѣлокъ крупныхъ и для внѣшнихъ оборотовъ. Вопросъ этотъ выростаетъ только съ того мо-

мента, когда серебро начинаетъ обезцѣниваться сравнительно съ золотомъ, при чемъ однѣ страны поспѣшно (Германія, Скандинавскій союзъ) переходятъ къ золотому монометаллизму, вѣрнѣе къ *хромой* (hinkende, boiteux) валютѣ, такъ какъ значительныя количества серебра остаются у нихъ въ обращеніи и ихъ *нарицательная* стоимость соотвѣтствуетъ *прежней внутренней* (т. е. золото какъ бы расцѣнивается въ прежнемъ отношеніи къ серебру), золотая единица—только счетная, ибо по прежнему золотая монета собственнаго названія не имѣетъ и на ней означается лишь, сколько въ ней содержится *предпологаемыхъ* золотыми (на дѣлѣ серебряныхъ) монетныхъ единицъ. Другія страны остаются въ выжидательномъ положеніи, не подымется ли снова цѣна серебра, котораго такъ много ими накоплено? До этого же момента прекращается свобода чеканки серебра, и, слѣдовательно, онѣ переходятъ фактически къ золотому монометаллизму, или къ хромой валютѣ. Для странъ съ бумажной валютой (къ которой они перешли отъ юридически серебряной, фактически биметаллической валюты), какъ Австро-Венгрія или Россія, вопросъ объ обезцѣненіи серебра первое время оказался вопросомъ празднымъ: и серебряная, и золотая монета цѣнилась дороже бумажныхъ денегъ, а потому быстро исчезла изъ обращенія, заграничные займы даже если они были выпущены въ туземной, но металлической валютѣ приходилось за неимѣніемъ своей звонкой монеты оплачивать въ иностранной валютѣ (особенно если паритетъ на нее былъ обозначенъ въ условіяхъ займовъ), для торговыхъ международныхъ разсчетовъ служили векселя, а вексельный курсъ опредѣлялся въ *бумажныхъ* деньгахъ также на иностранную валюту. Только когда цѣна на серебро упала такъ низко, что сравнялась съ бумажными деньгами, цѣна которыхъ въ свою очередь въ виду того, что количество ихъ или вовсе не возрастало или возрастало въ ничтожной степени, превысила цѣну серебра (цѣнность рѣдкости), правительства странъ съ бумажной валютой встрепенулись и прежде всего *воспретили свободную чеканку серебра*, т. е. *уничтожили у себя серебряную валюту*, ибо главный признакъ, какая гдѣ валюта, состоитъ въ томъ, что допускается свобода чеканки того или другого металла или обоихъ вмѣстѣ. Но не введя одновременно по закону у себя золотой валюты, они вводятъ валюту *кредитную*, на которую всѣ разсчеты въ странѣ производятся и которая совершенно уже отвлечена отъ своего металлическаго основанія. Курсъ кред. валюты колеблется вверхъ и внизъ, но для «верха», есть извѣстный предѣлъ,—это все-таки *золотая* монета, *свободная чеканка которой не воспрещена*, которая будетъ *законнымъ* платежнымъ средствомъ и на которой бумажныя деньги стремятся обосноваться. Можно, конечно, себѣ

представить такой случай, что стала бы понижаться и цѣнность золота вслѣдствіе новыхъ открытій его залежей или способовъ его обработки [1]), какъ понизилась и цѣнность серебра. Тогда, конечно, стоимость бумажныхъ денегъ сравнялась бы съ золотыми деньгами и, еслибы свобода чеканки золота не была пріостановлена, то превысить стоимость золотыхъ денегъ бумажныя деньги не могли бы. Если же пріостановлена была бы свободная чеканка и золота, то бум. деньги при изв. условіяхъ, могли бы превысить цѣну и золотыхъ денегъ, но тогда роль благородныхъ металловъ, какъ наилучшаго матеріала для изготовленія денегъ, т. е. общаго мѣрила всѣхъ цѣнностей, была бы сыграна и мы вступили бы въ новый фазисъ исключительно *кредитнаго денежнаго обращенія*. По счастью пока, не смотря на огромное усиленіе добычи золота въ послѣднее время, такого серьезнаго пониженія цѣнъ на золото ожидать нельзя, но невѣроятнаго здѣсь нѣтъ ничего. Во всякомъ случаѣ ни бумажныя деньги Австріи, ни бум. деньги Россіи далеко съ золотомъ не сравнялись, но Австрія успѣла извлечь пользу изъ пониженія цѣнъ на серебро и изъ своей *законной* серебрянной валюты: она всѣ свои *металлическіе* займы, которые не были выпущены въ иностранной валютѣ безъ паритета на австрійскую, стала оплачивать *серебромъ*, тогда какъ Россія безразлично оплачивала ихъ *золотомъ*, потерявъ на этомъ огромныя суммы. Если добавить къ этому, что часть нашихъ налоговъ (таможеные) взымалась только золотомъ, что во всѣхъ финансовыхъ нашихъ разсчетахъ преимущественно фигурировали или кред. билеты или *золото*, но никакъ не серебро, приходится признать, что правительство никогда не считало золотой монеты только товаромъ, а не законнымъ платежнымъ средствомъ, т. е. деньгами, что золотая монета была *равноправной* (а впослѣдствіи и болѣе полноправной) монетой, какъ и серебряная, а не только терпимой въ обращеніи въ виду огромнаго количества ея чеканки (въ періодъ 1828—1855 г. на сумму 341 мил. руб. при 101 мил. руб. серебряной монеты), какъ многіе думаютъ. На сколько у насъ даже въ оффиціальныхъ сферахъ и въ недавнее еще время мало еще отрѣшились отъ воззрѣнія на нашу валюту, какъ биметаллическую, показываютъ представленія Н. Х. Бунге и И. А. Вышнеградскаго о разрѣшеніи сдѣлокъ на *звонкую* монету и очень недавнія разсужденія въ комитетѣ финансовъ по вопросу объ оплатѣ *металлическихъ* займовъ, не говоря уже о разныхъ оффиціальныхъ отчетахъ (въ томъ числѣ и госуд. контроля), гдѣ большею частью говори-

---

[1]) Какъ разъ во время обсужденія вопроса о нашей денежной реформѣ была напечатана интересная статья *П. А. Тверского* (Вѣст. Евр. 1896 г. № 5), гдѣ указывалось на возможность перепроизводства золота.

лось просто о *металлической* валютѣ въ противоположность кредитной, но никакъ ни о золотой или серебряной. Въ массѣ населенія не было даже никакихъ сомнѣній, что золотая монета въ 5 и 10 рублей значитъ 5 и 10 рублей серебромъ, что кред. рубли расцѣниваются на золото и имѣютъ предѣлъ своего повышенія въ нарицательной цѣнѣ именно золотой монеты. На кред. рубляхъ неизмѣнно стояла таже надпись, что они размѣниваются на *золотую* или серебряную монету. При почтовыхъ пересылкахъ заграницу кредитныхъ рублей перечисленіе почтовыми чиновниками (отмѣчавшееся на конвертахъ) дѣлалось по разсчету 1 рубль кред.=4 франкамъ. Можно было бы привести цѣлый рядъ выписокъ изъ законовъ нашихъ, изъ которыхъ видно, что золоту было присвоено у насъ безпрепятственное хожденіе съ серебромъ въ извѣстномъ между обоими этими металлами законномъ отношеніи, еслибы въ настоящее время вопросъ этотъ не былъ совершенно безполезенъ или еслибъ онъ совершено не былъ исчерпанъ въ свое время въ трудахъ коммиссіи 6 окт. 1895 г., къ сожалѣнію не опубликованныхъ до настоящаго времени. Мы только хотѣли показать, что вопросъ о возстановленіи у насъ ден. метал. обращенія на почвѣ биметаллизма далеко не былъ столь празднымъ, какъ вопросъ о введеніи серебрянаго монометаллизма, хотябы въ виду того, что фактически одинъ разъ эта система у насъ уже господствовала, а изъ двухъ металловъ золото сохранило всю свою цѣну. Слѣдовательно о введеніи *хромой* валюты уже во всякомъ случаѣ могла идти рѣчь. Далѣе въ пользу биметаллизма высказывались многочисленные ученые и общественные дѣятели въ Зап. Европѣ и въ Америкѣ. Выставленъ былъ идеаломъ правильной системы денежнаго обращенія именно международный договорный биметаллизмъ, для обсужденія вопросовъ котораго собирались особыя конференціи, выработавшія цѣлый рядъ проэктовъ. Какъ разъ во время составленія проэкта реформы денежнаго обращенія нашимъ министерствомъ финансовъ—горячимъ защитникомъ биметаллизма выступилъ извѣстный публицистъ *Л. З. Слонимскій* въ *Вѣстникѣ Европы*. За биметаллизмъ высказались также проф. *А. А. Исаевъ* и *М. И. Туганъ-Барановскій*. Горячо защищалъ «геологическую» теорію Зюса еще *А. Н. Миклашевскій* въ своей диссертаціи «*Деньги*», въ самомъ непродолжительномъ времени впрочемъ перешедшій въ ряды *оффиціальныхъ* защитниковъ золотаго монометаллизма. Съ биметаллизмомъ поэтому приходилось считаться. Но очень было бы странно, если бы министерство финансовъ вздумало на немъ построить денежную реформу. Биметаллизмъ—значитъ допущеніе къ свободной чеканкѣ обоихъ благородныхъ металловъ въ извѣстномъ опредѣленномъ разъ навсегда законномъ отношеніи. Однако, если

серебро было обезцѣнено, цѣны на него безпрестанно колебались и клонились къ пониженію, то можно ли было строить на такомъ металлѣ денежную систему? Это значило бы изгнать на обращенія золото (худшія деньги вытѣсняютъ лучшія), наводнить страну серебромъ, которое сбывали бы въ нее со всѣхъ концовъ свѣта и привести ее въ худшее положеніе, нежели она была дотолѣ. Конечно одна Россія не могла рѣшиться на такой опытъ, для этого нужно было международное соглашеніе, но не Россіи было нужно брать на себя здѣсь иниціативу: Россія изъ всѣхъ государствъ находилась въ наиболѣе выгодномъ положеніи по отношеніи къ вопросу о биметаллизмѣ, потому что у нея вовсе не было серебра, а запасы *одного лишь золота.* Другимъ странамъ нужно было заботиться, какъ бы *обезвредить* тѣ огромные запасы серебра, которые у нихъ находились въ обращеніи и въ банкахъ, имъ важно было прекратить какъ-нибудь демонетизацію серебра, и выходъ представлялся въ международномъ биметаллизмѣ. Для Россіи ничего этого не было нужно, и для нея выбора не было: она должна была принять *золотой монометаллизмъ.*

Не смотря на то, что добыча золота съ каждымъ годомъ все возрастала (исчисляютъ за $3^1/_2$ столѣтія до 1845 г. его добычу всего въ 270.000 пуд., а съ 1846 г. по 1895 г. уже въ 533.000 п., при чемъ добыча эта изъ года въ годъ увеличивалась составивъ въ 1895 г. не менѣе 19.000 пуд., а въ 1896 г. до $20^1/_2$ т. пудовъ), не было никакихъ данныхъ предположить что эта добыча не будетъ увеличиваться и впредь въ количествѣ совершенно достаточномъ для потребностей и денежнаго обращенія, и промышленности (вопреки теоріи Зюса, который доказывалъ, что въ скоромъ времени добытаго золота не будетъ хватать даже для промышленныхъ цѣлей [1]). Отсюда нельзя было ожидать сколько-нибудь быстраго возрастанія цѣнъ на золото вслѣдствіе недостаточности его предложенія. Съ другой стороны спросъ на золото и для странъ, уже построившихъ свое денежное обращеніе на золотѣ и для странъ, переходящихъ къ золотой валютѣ, и для промышленныхъ цѣлей былъ настолько великъ (ибо золота никакимъ другимъ металломъ ни для какихъ цѣлей замѣнить невозможно), что нельзя ожидать также въ близкомъ будущемъ и паденія на него цѣнъ вслѣдствіе возрастающаго съ каждымъ годомъ предложенія. Такая испытанная въ прошломъ и вполнѣ вѣроятная въ будущемъ устойчивость цѣнности золота дѣ-

[1]) На самомъ дѣлѣ по исчисленію извѣстнаго *Оттомара Гаунта* (теперь къ сожалѣнію уже покойнаго) было обращено золота, за вычетомъ золота, необходимаго для промышленныхъ цѣлей, въ цѣляхъ денежнаго обращенія въ 1891—92 г. на 400 мил. фр., въ 1893 г. на 530 мил. фр., въ 1894 г. на 630 мил. фр., въ 1895 г.—730 мил., въ 1896 г.—780 мил. и въ 1897 г. до 980 мил. ф. (Рус. экон. обозр. 1898 г. № 2, стр. 8—9).

лаетъ его *единственнымъ* пригоднымъ матеріаломъ для изготовленія денегъ, при томъ матеріаломъ *общепризнаннымъ* и въ цѣломъ мірѣ *принятомъ*. Слѣдовательно правильная денежная система могла быть построена у насъ только на одномъ золотѣ. Положеніе это было у насъ принято уже довольно давно, еще при М. Х. Рейтернѣ, который, какъ мы видѣли, хлопоталъ о разрѣшеніи сдѣлокъ на *золотую* валюту, пріостановилъ свободную чеканку серебра, ввелъ уплату таможенныхъ пошлинъ золотомъ. Всѣ заграничные займы наши неизмѣнно заключались въ золотѣ, только одно золото накоплялось въ размѣнномъ фондѣ кред. билетовъ. На нашихъ пріискахъ добывалось до 15% мірового производства золота на сумму почти до 40 мил. руб. з. (до 160 мил. фр.). Въ виду всего этого наврядъ ли особенно нужно долго останавливаться для доказательства неизбѣжности перехода Россіи именно къ золотой валютѣ. Находившаяся приблизительно въ такомъ же, какъ и мы, положеніи наша сосѣдка Австро-Венгрія безъ особенныхъ колебаній перешла къ золотой валютѣ, оставивъ находившееся у нея уже въ обращеніи серебро только въ качествѣ размѣнной монеты, обязательной къ пріему частными лицами на сумму не болѣе 50 кронъ (крона=39,38 коп. нын. вал.=1,05 фр.). Наше министерство финансовъ тоже нисколько не колебалось на этотъ счетъ, но для него чрезвычайно важнымъ представлялся вопросъ, *въ какомъ отношеніи* возстановить размѣнъ кредитныхъ билетовъ на золото: al pari или же въ извѣстномъ процентномъ отношеніи и въ какомъ именно? Въ сущности о возстановленіи размѣна на золото рубль за рубль серьезно не могло быть даже и рѣчи: такого рода размѣнъ грозилъ полной и очевидной неудачей, не говоря уже о необходимости въ этомъ случаѣ новыхъ колебаній (вверхъ) курса кред. рубля, съ такимъ трудомъ приведеннаго въ извѣстное равновѣсіе. Передъ глазами у всѣхъ была неудача итальянской реформы 1883 г., когда при возстановленіи размѣна курсъ бум. денегъ повышенъ было всего на 2% при весьма притомъ благопріятныхъ разсчетныхъ балансахъ и ничтожной, сравнительно съ нашей, заграничной задолженностью. Нельзя было забыть и нашей неудачи (въ началѣ 60-ыхъ зол.) съ возстановленіемъ размѣна, хотя въ среднемъ тогда курсъ кред. рубля отклонялся отъ паритета всего на 10% и въ народѣ оставались еще порядочные запасы золотой и серебряной монеты. Теперь же приходилось бы поднять курсъ кред. рубля, постепенно или сразу, на 33%. Для того, чтобы произвести это внезапное поднятіе курса и на немъ упрочить размѣнъ, необходимо было бы пріобрѣсти несравненно большіе запасы золота, нежели тѣ, которые были пріобрѣтены къ 1896 г., но и при такихъ условіяхъ объ обезпеченіи размѣна въ сущности не могло бы быть рѣчи. Ни-

сколько не сомнѣваемся, что возстановленіе размѣна кред. рублей на золото по нарицательной цѣнѣ «было бы встрѣчено съ восторгомъ»[1]), но восторгъ этотъ былъ бы преждевременнымъ. Сразу подешевѣли бы всѣ иностранные товары и ввозъ ихъ несомнѣнно быстро увеличился бы (особенно предметовъ роскоши), съ другой стороны и понизились бы цѣны на сельскохозяйственные продукты главный предметъ нашего вывоза, и мы должны были бы или получить меньшее, чѣмъ прежде количество кредитныхъ рублей (на которые столь долго совершались въ странѣ всѣ разсчеты) за вывозимые нами продукты или же значительно сократить ихъ отпускъ заграницу. Въ томъ и другомъ случаѣ торговый балансъ имѣлъ всѣ шансы опредѣлиться на долгое время не въ нашу пользу. Многочисленные наши государственные и частные займы въ кред. валютѣ, размѣщеные заграницей, пришлось бы оплачивать рублями золотомъ т. е. на 1/3 дороже, чѣмъ раньше, что̀ равносильно было бы увеличенію задолженности на 1/3, дѣлающему бремя нашихъ заграничныхъ платежей вмѣстѣ съ тѣми, которые пришлось бы производить по займамъ, заключеннымъ для накопленія достаточнаго размѣннаго фонда, совершенно для насъ непосильнымъ. Въ самой сильной степени увеличились бы заграничныя поѣздки, нѣсколько сдерживаемыя низкимъ курсомъ кред. рубля. Всякій владѣлецъ кредитнаго рубля, который 40 лѣтъ уже не котировался на одномъ уровнѣ съ золотомъ, поспѣшилъ бы отнести его въ размѣнную кассу, и размѣнный фондъ изсякъ бы почти мгновенно. Всякій владѣлецъ (особенно заграницей) государственныхъ фондовъ, выпущенныхъ въ кредитной валютѣ, поспѣшилъ бы ихъ продать, чтобы заработать на затраченный въ свое время капиталъ сразу 30—50% (въ зависимости отъ того, по какому курсу кред. рубля были пріобрѣтены фонды),—курсы фондовъ отъ этого испытали бы сильнѣйшее паденіе и часть ихъ прилила бы въ Россію, вызвавъ огромный отливъ монеты. Многіе изъ русскихъ капиталистовъ вновь накопленныя сбереженія свои стали бы помѣщать не въ русскіе *внутренніе* займы (т. е. выпущенные въ русской валютѣ) и не въ ипотечныя бумаги, а или въ заграничные фонды или размѣщенные заграницей русскіе фонды, выпущенные первоначально въ иностранной валютѣ. Дѣлали бы это они изъ опасенія, что размѣнъ кред. билетовъ на золото будетъ въ скоромъ времени прекращенъ, и необходимо заранѣе озаботиться о прочномъ и безубыточномъ помѣщеніи своихъ *золотыхъ* сбереженій. Такимъ путемъ золотая монета быстро исчезла бы изъ обращенія и ушла бы заграницу. Для

---

[1]) *Ціонъ*: С. Ю. Витте и его проектъ злостнаго банкротства. Парижъ 1896 г., стр. 42.

поддержанія золотаго обращенія пришлось бы производить заграницей все новые и новые займы, увеличивая госуд. задолженность все болѣе и болѣе, пока условія этихъ займовъ сдѣлались бы на столько тягостными, что пришлось бы отказаться отъ ихъ заключенія, а вмѣстѣ съ тѣмъ возвратиться къ неразмѣннымъ бумажнымъ деньгамъ. Можно, конечно, возразить, что еслибы золотыя деньги стали уходить заграницу, то вслѣдствіе уменьшенія количества ихъ въ странѣ онѣ сильно вздорожали бы, а товары, наоборотъ, подешевѣли: это сократило бы заграничный привозъ, усилило вывозъ, балансъ былъ бы возстановленъ и монета снова притекла бы къ намъ во внутреннее обращеніе. Увы! опытъ новѣйшій исторіи денежнаго обращенія показываетъ, что подобное явленіе можетъ вовсе и не произойти да и самая теорія эта относится только къ торговому, а отнюдъ не ко всему разсчетному балансу страны. Дѣло въ томъ, что цѣнность металлическихъ денегъ опредѣляется затратой на производство ихъ труда и капитала плюсъ издержки по доставкѣ на мѣсто и, слѣд. мало ли много ли будетъ денегъ въ странѣ, *цѣнность* ихъ одна и та же, безъ измѣненія, а «дорожаютъ» деньги въ томъ смыслѣ, что поднимается въ странѣ учетно-ссудный процентъ, и отъ этого цѣны на товары чаще *не падаютъ*, а возвышаются (вслѣдствіе удороженія промышленнаго кредита), отчего облегчается ввозъ въ страну заграничныхъ товаровъ и затрудняется наоборотъ вывозъ. Правда и въ случаѣ возвышенія учетно-ссуднаго процента деньги могутъ прилить въ страну, но это не всегда бываетъ, и дисконтная политика безусловно дѣйствительна [1]) только для Англіи, страны съ высокой кредитоспособностью и являющейся міровымъ рынкомъ. Да и приливаютъ въ данномъ случаѣ деньги въ страну только въ видѣ *займа*, который надо оплатить съ прибавкой высокихъ процентовъ. Даже въ странахъ съ неособенно невыгодными балансами (напр. въ Италіи, Испаніи, Португаліи, Греціи, Румыніи, Аргентинѣ, Бразиліи) золотая монета чрезвычайно быстро уплывала заграницу, и отлива этого никакими мѣрами остановить не удавалось: страна оставалась безъ монеты, бумажныхъ денегъ тоже не было (за размѣномъ ихъ на золото онѣ изымались изъ обращенія), необычайно возрасталъ учетно-ссудный процентъ, увеличивалась заграничная задолженность, а деньги, вопреки теоріи, обратно въ страну не приливали. Тогда приходилось по настоятельному требованію населенія, которое не могло же вовсе оставаться безъ денегъ, снова выпускать неразмѣнные банковые билеты, а съ тѣмъ вмѣстѣ

---

[1]) Объ этомъ см. у *Бела-Фельдеша*: Охрана металлическихъ запасовъ, рус. пер. 1895 г.

положить конецъ золотому обращенію. Точно такая же перспектива грозила и намъ въ случаѣ размѣна кред. рублей на золото по нарицательной цѣнѣ. Необходимо къ тому же добавить, что отъ доведенія курса кред. рубля до паритета съ золотымъ выиграли бы всѣ кредиторы и потеряли бы всѣ должники (въ томъ числѣ и наше землевладѣніе), выиграли бы получающіе опредѣленное содержаніе служащіе на государственной службѣ (т. е. классы непроизводительные) и потеряли бы классы производительные, несущіе податное бремя по преимуществу (сельское населеніе), которое потеряло бы еще и на цѣнѣ производимыхъ ими продуктовъ. Поэтому мы думаемъ, что размѣнъ кред. рублей на золото al pari былъ бы мѣрою не только неудачною и въ концѣ концовъ разорительною для государства, но и вполнѣ безнравственной. Разумѣется, можно было бы довести цѣну кред. рубля до цѣны рубля золотого *постепенно*, и тогда,—еслибы обстоятельства благопріятствовали намъ, т. е. еслибы разсчетный балансъ неизмѣнно склонялся въ нашу пользу,—никакихъ потрясеній не произошло бы и золотое обращеніе укоренилось бы твердо. Но для этого надо было бы отложить регулированіе нашей валюты ad calendas graecas, уничтожить фиксацію курса рубля, которой уже удалось добиться и предоставить его опять во власть спекуляціи. Такимъ порядкомъ снова было бы возстановлено главное зло бумажныхъ денегъ,—колебаніе ихъ цѣны, а, еслибы постепенное повышеніе этой цѣны м-во ф-овъ взяло на свою отвѣтственность (какъ было въ 60-ыхъ годахъ), то была бы пораждена спекуляція на кред. рубль, еще дотолѣ неслыханная и способная совершенно парализовать затѣянную реформу.

Такимъ образомъ выходъ представлялся одинъ: закрѣпленіе курса кред. рубля къ золоту въ томъ отношеніи, которое соотвѣтствовало бы наиболѣе правильной его оцѣнкѣ. «Избранный курсъ не долженъ никого обогатить на счетъ другого, не дать никому незаслуженныхъ выгодъ, никого не подвергнуть напрасной потерѣ; курсъ этотъ долженъ соотвѣтствовать экономическимъ силамъ страны и финансовымъ средствомъ казны и наконецъ для удобства всѣхъ разсчетовъ избранное отношеніе между прежнею кредитною и новою золотою валютами должно быть просто» [1]). Такой курсъ, который удовлетворялъ бы всѣхъ, найти, конечно, было невозможно, но вообще отыскать курсъ болѣе или менѣе правильный не представляло неразрѣшимой задачи. Непріятнымъ казалось только открыто произнести слово «*девальвація*», каковою представлялось упроченіе курса кред. рубля на какомъ-либо процентномъ отношеніи къ рублю

[1]) Представленіе м-ра ф-овъ объ исправл. ден. обращенія, стр. 35.

золотомъ *ниже* нарицательной цѣны послѣдняго. Государственные финансы считались приведенными въ блестящее состояніе, о чемъ открыто возвѣщалось, а между тѣмъ курсъ кредитнаго рубля, который сорокъ лѣтъ назадъ еще безпрепятственно размѣнивался на золото al pari, двадцать лѣтъ назадъ (1875 г.) терялъ на зотото только 15%, еще пять лѣтъ назадъ (1890 г.) доходилъ до 82%, приходилось фиксировать на уровнѣ 66⅔ к. зол., съ потерею въ 33⅓%! Естественно было желаніе доказать, что *юридически* здѣсь никакой девальваціи нѣтъ, что правительство вовсе необязано платить золотомъ по кредитнымъ рублямъ, что къ золоту эти рубли въ сущности никогда никакого отношенія не имѣли, что *юридическая* обязанность правительства состоитъ только въ уплатѣ кред. рублей серебромъ, ибо законная валюта наша построена на серебряномъ монометаллизмѣ и золота нашъ законъ не знаетъ, какъ платежнаго средства одинаковаго съ серебромъ. Отсюда учрежденіе упомянутой уже нами комиссіи 6 окт. 1895 г. «для разработки съ *юридической* стороны вопроса о томъ, *какою* монетою согласно дѣйствующимъ законоположеніямъ, русское правительство *обязано* оплачивать государственные кредитные билеты». Въ сущности вопросъ, поставленный на разрѣшеніе комиссіи, былъ совершенно неправиленъ именно съ *юридической* точки зрѣнія, такъ какъ здѣсь бумажныя *деньги* (т. е. законное платежное средство) были приравнены къ обыкновенному *долгу* чисто частнаго характера. По справедливому замѣчанію одного изъ членовъ этой комиссіи, талантливѣйшаго изъ нашихъ цивилистовъ, *П. П. Цитовича* [1]) «государственные кредитные билеты, какъ таковые, не суть долговыя обязательства на деньги, не денежныя бумаги (Geldpapiere), а деньги изъ бумаги, т. е. бумажныя деньги (Papiergeld); не долговыя требованія, а самостоятельныя деньги' *какъ и всякіе другіе денежные знаки*. Поэтому, выпуская бумажныя деньги, правительство не должаетъ,—не принимаетъ на себя никакого обязательства заплатить сумму бумажныхъ денегъ. Даже обѣщаніе правительства выкупать, размѣнивать,—не измѣняетъ высказаннаго: подобное обѣщаніе есть извнѣ привходящій моментъ обезпеченія (гарантіи), оно не частноправого, а публичнаго свойства. Поэтому не можетъ быть, напр., иска къ правительству о понужденіи его къ размѣну или выкупу выпущенныхъ имъ бумажныхъ денегъ. Различіе между денежными бумагами и бумажными деньгами общепринято и безспорно; оно стало достояніемъ элементарныхъ учебниковъ торговаго права. Такова, слѣдовательно, юридическая, природа

---

[1]) «Соображенія, высказанныя въ засѣданіи комиссіи 6 окт. 1895 г., стр. 1—3. (Неопубликовано).

бумажныхъ денегъ. Различіе между приведенными двумя родами бумажныхъ цѣнностей строго проведено и въ нашемъ законодательствѣ: во всѣхъ законодательныхъ актахъ до кредит. билетовъ относящихся, а равно и тѣхъ, изъ которыхъ развилось законодательство о кред. билетахъ, рѣчь идетъ не о займѣ, не о задолжаніи, не о конверсіи, но совсѣмъ о другомъ: о легкоподвижныхъ знакахъ, о бумажныхъ денежныхъ знакахъ, о денежныхъ представителяхъ, о знакахъ представляющихъ монету, словомъ о бумажныхъ *деньгахъ*. Обезпеченіе для государственныхъ кредитныхъ билетовъ—«все достояніе государства», то, очевидно, достояніе, о которомъ говорится въ ст. 407 X т. 1 ч. св. зак. гражд. т. е. госуд. кред. билеты обезпечены всѣми податными средствами страны, всей платежной способностью населенія Россіи, иначе всей кредитоспособностью русскаго государства. Это не долговыя обязательства правительства, а все тѣ-же бумажныя деньги и послѣ пріостановленія размѣна. Потому, на юридическій вопросъ: какою монетою обязано правительство уплатить по кред. билетамъ, въ смыслѣ долговыхъ обязательствъ, *юридически возможенъ только одинъ отвѣтъ—никакою*. За предѣлами же поставленнаго сейчасъ *юридическаго* вопроса и даннаго на него *юридическаго* отвѣта начинается область другихъ вопросовъ и отвѣтовъ. Но эти другіе вопросы рѣшаются, а отвѣты на нихъ диктуются соображеніями другого порядка». Присоединяясь всецѣло къ этому мнѣнію, не можемъ не замѣтить, что, хотя правительство всегда признавало за собою «долгъ» по выпущеннымъ кред. билетамъ (какъ признавало раньше по ассигнаціямъ) *съ момента прекращенія ихъ размѣна*, но никогда твердо и опредѣленно не могло установить, въ чемъ этотъ долгъ состоитъ, кому и въ какой суммѣ? Держателямъ ли кредитныхъ билетовъ, размѣнному ли фонду или государственному банку? Въ виду того, что долгъ опредѣлялся въ суммѣ всего «постояннаго» выпуска кред. билетовъ *за вычетомъ* находящагося въ размѣнномъ фондѣ металла по его *нарицательной* цѣнѣ, надо полагать, что правительство считало себя *должнымъ размѣнному фонду*. По «временному» выпуску (по случаю турецкой войны) правительство себя считало должнымъ *госуд. банку*, каковой долгъ списывался со счетовъ по мѣрѣ уплаты банку наличныхъ *кредитныхъ* билетовъ или процентныхъ бумагъ (исчислявшихся уже по условному курсу кред. рубля на золото, именно 5%-ая рента въ суммѣ 36 мил. руб. зол. считалось за 50 мил. р. кред.), хотя самые кред. билеты продолжали оставаться (за малымъ исключеніемъ) въ обращеніи. Затѣмъ этотъ *долгъ* съ 1887 г. сталъ возраждаться и окончательно возродился въ 1894 г. съ переносомъ временнаго выпуска въ счетъ постояннаго, но уже

въ качествѣ долга не банку, а размѣнному фонду и не въ прежней суммѣ, но за вычетомъ переданныхъ банкомъ размѣнному фонду суммъ въ золотѣ, *по его номинальной цѣнѣ.* Временные же выпуски кред. билетовъ для коммерческихъ операцій государ. банка (по закону 8 іюля 1888 г.) и вовсе никогда долгомъ госуд. казначейства не считались, какъ обезпеченные *рубль за рубль* золотомъ по его нарицат. цѣнѣ. Итакъ: 1) кредитные билеты въ цѣломъ выпускѣ ихъ (на всю сумму выпуска) *никогда не считались* долгомъ правительства, 2) ни въ какой суммѣ выпуска кред. билетовъ правительство *не считало себя обязаннымъ* передъ самыми *держателями* кредитныхъ билетовъ, 3) кредитные билеты правительство считало себя обязаннымъ обезпечить въ размѣнномъ фондѣ *рубль за рубль* золотомъ и отчасти серебромъ по ихъ *нарицательной цѣнѣ,* почему и для опредѣленія своего долга передъ размѣннымъ фондомъ вычитала изъ суммы выпущенныхъ въ обращеніе кред. рублей сумму находящагося въ фондѣ *золота* и серебра по ихъ нарицат. цѣнѣ (а отнюдь не по курсовой цѣнѣ золота). Всѣ эти «обязательства» правительство брало однако на себя вполнѣ добровольно, размѣнный фондъ и вообще вся эмиссіонная операція находилась въ вѣдѣніи *государственнаго* банка также учрежденія *чисто правительственнаго,* словомъ здѣсь были отношенія публично-правового, а отнюдь не частно-правового характера, и комиссіи, созванной для рѣшенія вопроса о томъ, *въ какой валютѣ* обязано государство расплатиться по своимъ билетамъ, дѣлать дѣйствительно было нечего. Тѣмъ не менѣе комиссія потрудилась очень серьезно, собрала и разобрала прекрасные матеріалы [1]), относящіеся къ денежной реформѣ

---

[1]) Были сдѣланы: a) подробное извлеченіе изъ свода законовъ и полнаго собранія законовъ съ собраніемъ узаконеній и распоряженій правительства по вопросу о госуд. кред. билетахъ и о монетѣ, b) извлеченіе изъ журналовъ госуд. совѣта 1838 и 1839 г.г., относящихся до устройства денежной системы, c) извлеченіе изъ инструкціи данной 31 янв. 1843 г. министромъ финансовъ экспедиціи госуд. кред. билетовъ d) извлеченіе изъ цѣлаго ряда дѣлъ комитета финансовъ. Были собраны *справки:* a) о времени пріостановленія размѣна кред. билетовъ на звонкую монету, b) о составѣ размѣннаго фонда съ 1844 г., c) о госуд. ассигнаціяхъ, депозитныхъ билетахъ, кред. билетахъ 1841 г., госуд. кред. билетахъ 1843 г. и депозитныхъ квитанціяхъ 1876 и 1895 г., d) о монетныхъ системахъ Франціи, Англіи, Германіи и С. Ш. С. Америки, e) о событіяхъ (въ хронологическомъ порядкѣ) изъ области монетнаго законодательства различныхъ странъ и денежнаго обращенія Россіи въ связи съ цѣною серебра. Наконецъ составлена *діаграмма* 1) колебаній среднихъ полугодовыхъ цѣнъ a) кред. рубля и b) 4 зол. 21 д. серебра за 1865—1895 г. и 2) колебаній средней годовой наличности: a) кред. билетовъ въ народномъ обращеніи и b) размѣннаго фонда за то же время. Всѣ эти матеріалы очень цѣнны для разработки исторіи нашего денежнаго обращенія. Они вошли почти цѣликомъ въ извѣстную книгу члена ученаго комитета м-ва ф-овъ *М. П. Кашкарова.* Денежное обращеніе въ Россіи, Спб., 1898 г., два тома, куда вошло также множество и другихъ матеріаловъ, собранныхъ при составленіи проэкта денежной реформы,—доказательство какъ много м-омъ ф-овъ было затрачено на разработку этого вопроса—труда и времени. Мы всѣ эти матеріалы имѣли подъ рукою въ подлинномъ видѣ.

и высказала цѣлый рядъ интересныхъ воззрѣній по данному вопросу. Четыре члена комиссіи (П. П. Цитовичъ, И. И. Кауфманъ, А. Л. Боровиковскій и Н. А. Неклюдовъ) составили каждый по интересному «соображенію», отпечатанному (не для общаго впрочемъ распространенія) отдѣльно отъ самого журнала комиссіи. Сверхъ того проф. И. И. Кауфманъ составилъ еще отдѣльную записку подъ заглавіемъ «Законодательство о денежной единицѣ и его значеніе для кредитныхъ билетовъ», получившую довольно широкую огласку въ Петербургѣ. Наконецъ комиссія выслушала въ качествѣ свѣдущихъ лицъ извѣстнаго петербургскаго профессора *В. А. Лебедева* и бывшаго управляющаго государственнымъ банкомъ, въ свое время извѣстнаго публициста, *Ю. Г. Жуковскаго*. Мнѣнія и членовъ комиссіи и свѣдующихъ лицъ раздѣлились, при чемъ всего курьезнѣе, что споръ сосредоточился не на существѣ вопроса (т. е. слѣдуетъ ли возстановить размѣнъ на серебро, на золото по нариц. цѣнѣ или въ какомъ-нибудь къ нему отношеніи, или по системѣ биметаллической), а на томъ, какое значеніе имѣетъ текстъ надписи на кредитныхъ билетахъ («по предъявленію выдается изъ размѣнной кассы госуд. банка столько-то рублей серебряною или золотою монетою»), т. е. *кому* принадлежитъ выборъ монеты, предназначенной для размѣна, предъявителямъ кред. билетовъ или же правительству. В. А. Лебедевъ [1]) совершенно справедливо высказалъ, то «въ принципѣ, по смыслу закона, размѣнъ кред. билетовъ обязателенъ прежде всего на *серебро*, а потомъ на золото, съ соблюденіемъ указаннаго соотношенія, т. е. $1:15\frac{1}{2}$, и что конечно нельзя истолковывать эту обязательность въ томъ смыслѣ, будто правительство признаетъ себя обязаннымъ мѣнять бумажки на серебро al pari, а на золото по курсу. Мысли этой не могло быть при учрежденіи кред. билетовъ, когда золото и серебро стояли въ прочномъ и правильномъ отношеніи между собою». Съ другой стороны «въ виду капитально измѣнившагося отношенія между обоими металлами въ послѣдніе 20 лѣтъ размѣнъ съ соблюденіемъ указаннаго отношенія сталъ невозможенъ; но онъ невозможенъ и на серебро al pari, потому что «полноцѣнный» серебрянный рубль оффиціально теперь цѣнится ниже рубля кредитнаго, ставшаго монетою sui generis, среднею между золотомъ и серебромъ. Впрочемъ обезцѣненіе серебра [2]) едва ли можно считать явленіемъ нормальнымъ, имѣющимъ и впредь продолжаться. Еслибы масса серебра [3]) не была еще насильственно увеличена его демонетизированіемъ, то

---

[1]) Стр. 5 его „записки“.

[2]) Ibid, стр. 7.

[3]) Ibid, стр. 8—9.

цѣна его не упала такъ низко. Намъ же въ случаѣ возстановленія металлическаго обращенія серебро тѣмъ нужнѣе, что въ нашемъ народномъ оборотѣ при мелкости сдѣлокъ и бѣдности населенія требуются деньги не крупныя. Поэтому принятіе исключительно золотой валюты привело бы пожалуй къ необходимости чеканить золотые рубли, какъ основную монету; но это была бы монета неудобная по своей малой величинѣ. Можно, конечно, считать на извѣстную малую единицу, а выдѣлывать изъ золота только единицу сложную, но единица мелкая все же должна существовать для повседневныхъ оборотовъ. Слѣдовательно или должны оставаться въ обращеніи неразмѣнные на золото бумажные рубли или цѣнимые (оффиціально) ниже бумажныхъ рубли серебряные, или же должны быть выпущены серебряные рубли равноцѣнные рублямъ золотымъ, т. е. такіе, въ которыхъ количество серебра было бы приноровлено къ существующему нынѣ отношенію цѣнности серебра къ золоту. Такіе рубли могли бы, кажется, сдѣлаться дѣйствительными замѣстителями бумажныхъ денегъ для тѣхъ случаевъ, когда невозможно платить сими послѣдними». Что же касается *юридическаго* вопроса, обсуждаемаго комиссіей, то по этому предмету проф. Лебедевъ высказалъ, что, по его мнѣнію текстъ надписи на кред. билетахъ, казалось бы, представляетъ *предъявителямъ* этихъ билетовъ *выборъ* той или другой монеты [1]). *Ю. Г. Жуковскій* въ представленной имъ комиссіи запискѣ высказалъ, что правительство присвоило кред. билетамъ покупательную силу, объемъ которой выражаетъ приравненіе ихъ *къ цѣнѣ серебрянаго рубля во время выпусковъ сороковыхъ годовъ*. Но размѣнъ установленъ не исключительно на серебро, а и на золото. Этимъ правительство обѣщало безусловную гарантію цѣнности кред. билетовъ. Поэтому въ виду паденія цѣны серебра, размѣнъ билетовъ на серебро недопустимъ и *по смыслу законовъ о выпускѣ билетовъ оплата ихъ должна быть произведена полноцѣнною золотою монетой*. Но подобный размѣнъ въ настоящее время, когда обезцѣненіе кред. билетовъ стало совершившимся фактомъ, къ которому принаровились всѣ цѣны и расчеты, былъ бы мѣрою несправедливою и вредною. Единственнымъ правильнымъ исходомъ представляется поэтому уплата за кред. билеты золотомъ по курсу, отвѣчающему цѣнѣ этихъ билетовъ въ настоящее время [2]). Въ такомъ же смыслѣ приблизительно высказались также предсѣдатель комиссіи 6 окт. 1895 г. сенаторъ *Голубевъ* и члены ея сенаторъ *Марковъ* и оберъ-прокуроръ сената *А. Л. Боровиковскій*. Они признали [3]),

---

[1]) Журналъ комиссіи, стр. 14.

[2]) Журналъ комиссіи, стр. 15 –16.

[3]) Ibid. стр. 43—45.

что «на размѣнность кред. билетовъ невозможно распространять всѣ выводы изъ законовъ о мѣняльной операціи и о платежахъ, а требуется тщательная оцѣнка особыхъ правилъ, которыя почитались необходимыми для опредѣленія условій размѣна билетовъ, дабы не поколебать связанной съ государственнымъ кредитомъ размѣнности билетовъ, какъ ихъ обезпеченія. Манифестъ 1843 г. говоритъ о размѣнѣ на *звонкую* монету (ст. IV), на *звонкія* деньги изъ фонда *золотой* и серебряной монеты, (ст. VIII), на *металлическую* монету, т. е. серебряную и *золотую* съ соблюденіемъ указного между сими деньгами соотношенія (ст. XI). Размѣнный фондъ, по словамъ манифеста (ст. VII, VIII, XVII), образуется изъ *золота* и серебра. Въ надписяхъ на билетахъ оговоренъ размѣнъ на звонкую монету и выдача, по предъявленіи билета, означеннаго въ немъ количества рублей серебряною или *золотою* монетою. Хотя въ надписи на билетахъ говорится о выдачѣ серебряной *или* золотой монеты, но какъ въ текстѣ манифеста (ст. XIII) оба рода монеты поставлены съ союзомъ соединительнымъ (и), а не раздѣлительнымъ (или) и какъ невозможно предполагать измѣненія существенныхъ правилъ манифеста надписью на билетахъ, то должно почитать, что въ надписи на билетахъ подъ выдачей той или иной монеты разумѣется обмѣнъ какъ на серебряную, такъ и на золотую монету. Въ ст. XI манифеста 1843 г., опредѣляющей обмѣнъ кред. билетовъ на оба рода монеты въ Петербургѣ въ размѣнной кассѣ экспедиціи сихъ билетовъ, *по желанію приносителей*, безъ ограниченія суммы, не указано, чтобы выборъ монеты былъ чѣмъ-либо обусловленъ. Въ послѣдующихъ узаконеніяхъ не усматривается, чтобы эти положенія манифеста 1843 г. были отмѣнены [1]), а потому [2]) размѣнъ госуд. кредитныхъ билетовъ, установленный для ихъ обезпеченія, долженъ заключаться въ выдачѣ означеннаго въ билетѣ количества рублей *по желанію предъявителя* билета, серебряною (полноцѣнною) монетою или золотою монетою по именовательному ея достоинству (имперіалъ въ 10 р. и полуимперіалъ въ 5 руб.)». Что же касается до общаго юридическаго правила (при альтернативныхъ договорахъ выборъ принадлежитъ должнику), приведеннаго и въ нашихъ гражданскихъ законахъ (X т. 1 ч. ст. 1539), что въ сомнительныхъ случаяхъ договоръ толкуется въ пользу обязавшагося и что, слѣдовательно выборъ серебряной или золотой монеты принадлежитъ государств. казначейству, *какъ должнику*, то помянутые члены комиссія и ея предсѣдатель совершенно справедливо замѣтили, что эти и подобныя

---

[1]) Ibid., стр. 48.
[2]) Ibid., стр. 56.

правила и статьи совершенно къ дѣлу не идутъ, ибо государство не вступало въ договоръ съ получателями кред. билетовъ, обязанными пользоваться этими денежными знаками въ силу веленія госуд. власти сообразно установленнымъ ею правиламъ,—и вообще законодательство о монетѣ, о денежныхъ знакахъ и о денежномъ обращеніи принадлежитъ къ области не гражданскаго, а государственнаго права, а потому при примѣненіи сихъ законовъ нельзя руководствоваться положеніями, имѣющими въ виду одни гражданскія правоотношенія [1]). Не смотря на категоричность этого мнѣнія, особенно энергически защищавшій его А. Л. Боровиковскій въ концѣ концовъ высказалъ, что «при всей несомнѣнности какого либо имущественнаго обязательства, государство можетъ быть поставлено въ *неизбѣжность отступиться отъ точнаго его исполненія* въ силу иныхъ и притомъ высшаго порядка соображеній [2])». Остальные четыре члена коммиссіи (П. П. Цитовичъ, И. И. Кауфманъ, Н. А. Неклюдовъ и г. Пясецкій, представитель госуд. контроля), принявъ во вниманіе: «1) что согласно ст. 65 основныхъ законовъ вопросъ о родѣ монеты, на которую надлежитъ размѣнивать кред. билеты, долженъ быть съ юридической стороны разрѣшаемъ по буквальному смыслу манифеста 1843 г., а въ случаѣ встрѣченныхъ затрудненій по общему духу законодательства; 2) что буквальный смыслъ помянутаго манифеста, а равно надписи на кред. билетахъ, не даютъ основанія для заключенія, что выборъ рода монеты при размѣнѣ зависитъ отъ предъявителя; 3) что по нашему законодательству выборъ монеты принадлежитъ правительственному учрежденію во всѣхъ случаяхъ производства платежей, кромѣ тѣхъ, относительно которыхъ содержатся особыя постановленія въ законѣ, каковыхъ по поводу размѣна кред. билетовъ не сдѣлано; 4) что законъ оговариваетъ всѣ случаи, въ коихъ получателю представляется право домогаться полученія отъ казны именно золотой монеты, при чемъ таковыя оговорки не только не относятся до размѣна кред. билетовъ, но и составляютъ явленіе позднѣйшаго сравнительно съ изданіемъ манифеста 1843 г. времени; 5) что въ виду изложеннаго, согласно общему духу законодательства, выборъ монеты при размѣнѣ кред. билетовъ зависитъ отъ размѣнной кассы; 6) что независимо отъ сего при изданіи монифеста 1843 г. право требованія золота при размѣнѣ и не могло быть предоставлено предъявителямъ билетовъ, въ виду господствовавшей въ денежномъ обращеніи серебряной монеты и второстепеннаго по-

---

[1]) Ibid., стр. 37—38.

[2]) Стр. 15 «Соображеній» *А. Л. Боровиковскаго.*

ложенія золотой монеты, обязательное хожденіе которой ограничивалось *ея пріемомъ* (но не требованіемъ) *частными лицами отъ казны и обратно казною отъ частныхъ лицъ*, при томъ не по нарицательной, а по указанной къ серебру цѣнѣ; 7) что Высоч. утв. 17 дек. 1885 г., монетныя правила не имѣли въ виду въ чемъ либо измѣнить нашу монетную систему и существующее у насъ денежное обращеніе и дѣйствительно оставили сказанную систему на прежнемъ основаніи *серебрянаго рубля*; 8) что кред. билеты расцѣнены на серебро, имѣютъ хожденіе наравнѣ съ серебряной монетой (что и означено на всѣхъ билетахъ) и служатъ представителями не имперіальной монеты, но серебряныхъ рублей; 9) что, какъ видно изъ нѣкоторыхъ распоряженій, правительство понимало правила манифеста о размѣнѣ въ вышеизъясненномъ смыслѣ, т. е. признавало за собою право выбора монеты при размѣнѣ, и 10) что признаніе за предъявителемъ права получать при размѣнѣ билета золотомъ по нарицательной цѣнѣ было бы въ сущности признаніемъ, что правительство обязано производить по желанію получателя золотомъ всѣ слѣдующіе изъ госуд. кассъ платежи»,—принявъ все это во вниманіе помянутые четыре члена коммиссіи высказали, что «съ юридической стороны, на основаніи дѣйствующихъ законоположеній, правительство имѣетъ право размѣнивать кредитные билеты на любую, серебряную или золотую, монету, по своему выбору, при чемъ право размѣна ихъ на серебряную монету тѣмъ менѣе можетъ подвергаться оспариванію, что названные билеты служатъ представителями серебряныхъ рублей» [1]).

Этотъ выводъ, что правительство имѣетъ право *по своему выбору* размѣнять кред. билеты на серебряную или золотую монету, совершенно правиленъ, но вовсе не по тѣмъ тонкимъ соображеніямъ, которые приведены выше. Это право государство имѣло въ силу своего суверенитета, что предварительно высказали и помянутые четыре члена коммиссіи [2]): «размѣнъ госуд. кред. билетовъ принадлежитъ, какъ и всѣ постановленія, относящіеся до денежнаго обращенія, къ области не гражданскаго а государственнаго (финансоваго) права». А затѣмъ, если признать вмѣстѣ съ членами коммиссіи, что «хожденіе золотой монеты ограничивалось ея пріемомъ частными лицами отъ казны и казною отъ частныхъ лицъ» и добавить, что и между частными лицами пріемъ золотой монеты всегда оставался обязательнымъ [3]) въ указномъ и *все время остававшимся*

?

---

[1]) Журналъ коммиссіи, стр. 35—37.

[2]) Ibid, ст. 17.

[3]) Полож. о нотар. части, ст. 97, уставъ о векселяхъ, ст. 2 и 71.

неизмѣннымъ отношеніи къ серебряной монетѣ, то окажется, что ужъ фактически-то во всякомъ случаѣ у насъ была *биметаллическая*, а не серебряная монометаллическая система; а если такъ, то по общему правилу, принятому всюду, гдѣ господствуетъ биметаллизмъ, правительство имѣло право размѣнивать свои билеты по собственному выбору на серебро или на золото. Для того, чтобы это доказать, не надо вовсе никакихъ натяжекъ и утвержденій, что золото у насъ играло какую-то подчиненную роль къ серебру и что *только на серебрѣ* построено было у насъ денежное обращеніе. Надо еще сказать, что биметаллизмъ царилъ у насъ до прекращенія размѣна кредитныхъ билетовъ, когда же размѣнъ ихъ былъ пріостановленъ, то въ виду полнаго приравненія кред. билетовъ къ серебряной монетѣ de jure и къ золотой de facto [1]) и та, и другая исчезли изъ обращенія, на сценѣ остался только рубль кредитный, у насъ воцарилась чисто *бумажная* денежная валюта, на которую совершались рѣшительно всѣ сдѣлки и которая въ концѣ концовъ, за обезцѣненіемъ серебра, оказалась оторванной отъ серебряной монеты, а за разрѣшеніемъ въ 1895 г. сдѣлокъ на золотую валюту, какъ совершенно самостоятельную, — оторванной и отъ золотой монеты. Никакой *монетной* системы болѣе у насъ не существовало для внутренняго обращенія: были бумажныя деньги для оборотовъ внутреннихъ и золотая имперіальная и полуимперіальная монета для нѣкоторыхъ заграничныхъ платежей [2]) и (главнымъ образомъ) для продажи импортерамъ, вносящимъ таможенные сборы непремѣнно золотомъ. Поэтому въ высшей степени курьезно было спорить, какая у насъ *господствуетъ монетная система*, когда и монеты-то никакой въ обращеніи не было, или «на какую валюту обязано правительство производить размѣнъ своихъ кред. билетовъ», когда фактически уже 40 лѣтъ никакого размѣна не производилось. Разсуждать надо было

---

[1]) Если бы этого приравненія не было бы, и золотая монета имѣла бы *самостоятельное* значеніе, какъ увѣряли четыре члена коммиссіи, то кто же могъ бы запретить заключать сдѣлки на золото и требовать ихъ исполненія въ золотѣ, а не кред. рублями? Зачѣмъ было бы тогда тремъ министрамъ финансовъ одному за другимъ хлопотать передъ государ. совѣтомъ (и притомъ вполѣ безуспѣшно) о разрѣшеніи сдѣлокъ на золотую валюту *независимо отъ кредитной*. Что госуд. совѣтъ не разрѣшалъ такихъ обособленныхъ сдѣлокъ на *серебро*, это понятно съ точки зрѣнія четырехъ членовъ коммиссіи: кред. билетамъ было присвоено хожденіе *на равнѣ съ серебряной монетой* и разрѣшить эти сдѣлки значило бы *оторвать* рубль кредитный отъ своего основанія. Но госуд. совѣтъ *такимъ же основаніемъ* кред. билетовъ признавалъ и *золотую* монету, почему и на нее сдѣлокъ не разрѣшалъ, справедливо полагая, что это разрѣшеніе будетъ всѣми признано за первый шагъ къ *девальваціи*. Въ своихъ отказахъ разрѣшить эти сдѣлки госуд. совѣтъ *три раза*, слѣд., высказался, что наша монетная система—*биметаллическая*.

[2]) Въ самомъ ограниченномъ количествѣ, потому что платежи по нашимъ займамъ производились вовсе не русскою монетой и вообще по разсчету не въ русской валютѣ, а иностранною монетой и по разсчету на иностранную валюту.

только о томъ, на какихъ основаніяхъ возстановить у насъ слѣдуетъ металлическое денежное обращеніе, всякія же разсужденія на тэму, заданную комиссіи, сводились къ рѣшенію вопроса, какая монетная система господствовала у насъ въ 1843—56 г.г. и на какую валюту былъ *тогда* обязателенъ размѣнъ кред. билетовъ, но это былъ вопросъ, имѣющій чисто историческое значеніе. Нельзя впрочемъ не признать, что на рѣшеніе этого вопроса, неимѣющаго никакого практическаго значенія (всѣ члены коммиссіи единогласно признали, что возстановить *размѣнъ на серебро* ни въ какомъ случаѣ невозможно вслѣдствіе его обезцѣненія, а на золото al pari—вслѣдствіе его слишкомъ высокой цѣны сравнительно съ кред. рублями), затрачено было много труда, эрудиціи и искусства въ толкованіи законовъ. Особенно удачно изложены были «соображенія» П. П. Цитовича. Не можемъ къ приведеннымъ выше не привести еще нѣсколько строкъ изъ нихъ [1]) «Послѣ пріостановки размѣна серебряный рубль въ натурѣ исчезаетъ изъ обращенія, а замѣнившій его кред. билетъ превращается въ *самостоятельный* кредитный рубль, образуется различіе между этимъ рублемъ и рублемъ металлическимъ, возникаетъ различіе между валютою кредитною и валютою металлическою эта противоположность нашла свое примѣненіе и выраженіе уже въ 1861 г. въ 4%-ыхъ *металлическихъ* билетахъ госуд. банка, и затѣмъ она полагается и въ основу госуд. росписи. Серебряный рубль исчезъ изъ обращенія: даже изъ его настоящихъ подраздѣленій, въ видѣ мелкой монеты, слагается не онъ, а рубль кредитный, и тѣмъ не менѣе этотъ серебряный рубль продолжаетъ составлять «основную монету имперіи». Онъ остается «государственной россійскою монетною единицей» и по новому монетному уставу 1886 г. Другой госуд. россійской монетной единицы уставъ не знаетъ и не предполагаетъ; но въ качествѣ монетной единицы серебряный рубль а) пересталъ быть главною непремѣняемою и законною мѣрою всѣхъ монетъ и б) пересталъ быть и главною платежною монетою: въ существующемъ обращеніи появились другія единицы и другія платежныя средства: а) кред. рубль и б) золотой рубль какъ 1/5 полуимперіала. Къ 1885 г., какъ и теперь, всѣ подати, повинности и сборы, а также разные платежи и штатные расходы уже давно перестали исчисляться на серебро, единица ихъ исчисленія кредитный рубль, а для нѣкоторыхъ золотой рубль. Такое же вытѣсненіе серебрянаго рубля кредитнымъ произошло и другой сферѣ—для всѣхъ счетовъ, условій и вообще всякаго рода сдѣлокъ. Позднѣе, въ 1895 г., здѣсь тоже появился золотой рубль. Послѣдовавшіе послѣ 1886 г.

---

[1]) Стр. 9—12, 17 и 18.

займы только продолжаютъ и развиваютъ существующее денежное обращеніе въ его основномъ различіи валюты золотой и кредитной. Полную и наглядную картину различія представляетъ бюллетенъ петербургской биржи послѣдней схемы. Его первый отдѣлъ основанъ весь на различіи золотой и кредитной валюты, изъ 12 подраздѣленій отдѣла второго 6 подраздѣленій основаны на томъ же различіи. Наконецъ, изъ обоихъ отдѣловъ серебряный рубль исчезъ, ему нѣтъ больше мѣста ни въ курсовомъ, ни въ фондовомъ отдѣлѣ. Въ чемъ же теперь могла бы состоять обязанность правительства по отношенію къ госуд. кред. билетамъ въ смыслѣ уплаты по этимъ билетамъ? Объ уплатѣ въ смыслѣ удовлетворенія кредиторовъ не можетъ быть и рѣчи: *по выпускаемымъ имъ бумажнымъ деньгамъ правительство ничего не должаетъ и никого неудовлетворяетъ.* Вопросъ, слѣдовательно, могъ бы быть поставленъ въ такомъ смыслѣ: на какую монету, серебряную или золотую, правительство было бы обязано размѣнять кред. билеты, предполагая, что оно открыло бы вновь безостановный размѣнъ. Для рѣшенія нужно было бы обратиться къ манифесту 1 іюня 1843 г., по правиламъ же этого манифеста правительство было бы обязано уплатить только серебрянымъ рублемъ. Въ силу же *дѣйствующихъ нынѣ*, а не когда-то дѣйствовавшихъ законоположеній размѣнъ теперь происходитъ безостановочно, въ зависимости, конечно, отъ наличности кассъ, но, понятно, происходитъ не такъ, какъ онъ происходилъ въ старину при дѣйствіи маниф. 1843 г. или отмѣненной ст. 168 монетнаго устава отъ 1857 г.: кред. рубли на серебро и серебро на кред. рубли размѣниваются рубль за рубль, о чемъ м-во ф-овъ извѣстило въ № 38 *Вѣстн. фин.* за 1895 г. Съ другой стороны обезцѣнный серебряный рубль принимается наравнѣ съ кредитнымъ во всѣ платежи казнѣ безъ всякаго лажа или вычета [1]). Иное дѣло золотая монета: размѣнъ ея на кред. билеты происходитъ теперь въ видѣ продажи на кред. билеты по курсу. Такой размѣнъ тоже не отвѣчаетъ ни манифесту 1841 г., ни манифесту 1843 г., ни изданіямъ монетнаго устава 1842 и 1857 г.г., за то съ дѣйствующими нынѣ законоположеніями онъ согласованъ вполнѣ. Да иной размѣнъ теперь былъ бы и невозможенъ. *Для этого иного размѣна необходимо приравнять золотой рубль къ кредитному*, т. е. всѣмъ держателямъ кред. билетовъ выдать на каждый рубль 33 к. зол. преміи на счетъ казны. Для подобнаго приравненія необхо-

[1]) П. П. Цитовичъ добавляетъ „мало того, уплаченныхъ ему самому серебряныхъ рублей провительство никому до сихъ поръ *не навязывало ни равнѣ съ кред. билетами*". Это замѣчаніе не соотвѣтствуетъ истинѣ. Какъ уже указано нами выше, серебряные рубли въ это время и немного позже именно буквально—таки навязывались публикѣ казначеями и чиновниками госуд. банка, т. е. правительственными же уполномоченными.

димо: 1) спутать всѣ отношенія и разсчеты по биржевымъ бумагамъ въ металлической и кредитной валютѣ: 2) безцѣльно опустошить кладовыя госуд. банка: 3) причинить казнѣ, т. е. странѣ, убытку около 1/2 милліарда кред. рублей; 4) произвести единственную въ своемъ родѣ, первую и, конечно, послѣднюю въ финансовой исторіи Европы девальвацію—не обезцѣненныхъ бумажныхъ денегъ, а полноцѣнныхъ имперіаловъ и полуимеріаловъ. Вопросъ лишь въ томъ, какъ долго продолжались бы послѣдствія подобной девальваціи? На нѣсколько дней, т. е. равно столько, сколько пройдетъ времени, пока все золото, *все* безъ остатка, уйдетъ заграницу».

Совершенно иной аргументаціи придерживался другой видный членъ коммиссіи проф. *И. И. Кауфманъ.* Онъ счелъ возможнымъ взглянуть на отношенія между государствомъ и держателями кредитныхъ билетовъ съ точки зрѣнія чисто частно-правовыхъ отношеній. Кред. билеты онъ прямо признаетъ [1]) долгомъ государства передъ ихъ держателями, а потому считаетъ возможнымъ для толкованія спорнаго вопроса о томъ, *кому* (государству или держателямъ кред. билетовъ) принадлежитъ выборъ монеты (серебряной или золотой) для расчета по долгу, принять простое юридическое правило, что при альтернативныхъ обязательствахъ выборъ принадлежитъ *должнику*, т. е. въ данномъ случаѣ государству [2]), которое должно платить или серебряной монетой по ея нарицательной цѣнѣ или золотой по ея указанной цѣнѣ, установляемой въ законодательномъ порядкѣ [3]). Представленныя въ коммиссію двѣ записки И. И. Кауфмана отличаются глубиною знаній, всестороннимъ изученіемъ предмета, прекраснымъ энергичнымъ языкомъ и вмѣстѣ съ его третьею запиской: «Обзоръ законодательныхъ и административныхъ мѣропріятій, вызванныхъ разстройствомъ бумажнаго денежнаго обращенія въ Россіи» представляютъ интереснѣйшія страницы, написанныя по вопросамъ нашей валюты. Но съ положеніями талантливаго автора ихъ мы далеко не во всемъ можемъ согласиться, и прежде всего съ тѣмъ, что у насъ золотая монета имѣла «значеніе только монеты вспомогательной, *терпимой* и допускаемой [4])» и что «она не имѣла обязательнаго хожденія» [5]). Но за то мы вполнѣ присоединяемся къ его оцѣнкѣ нравственнаго обязательства нашего правительства платить по кред. рублямъ золотомъ по нарицат. цѣнѣ:

---

[1]) Соображеніе, стр. 28—29.

[2]) Записка о законодательствѣ о денежной единицѣ и его значенія для кред. билетовъ, стр. 46—49.

[3]) Соображенія, стр. 44.

[4]) Записка, стр. 36.

[5]) Ibid., стр. 38.

«Изъ 1046 милліоновъ руб., на которые нынѣ простирается обязательство госуд. казначейства по кред. билетамъ. приходится около 330 мил. руб. на время до Крымской войны и 716 мил. руб. на послѣдующее время. Какъ извѣстно, на эти 716 мил. кред. билеты были выпущены для чрезвычайныхъ расходовъ сначала по Крымской, а потомъ по войнѣ съ Турціею во второй половинѣ 1870 годовъ, и едва-ли настоитъ надобность объяснять, что по нимъ въ госуд. казначейство никакой монеты, не только золотой, но и серебряной, никогда не поступало. Что же касается 330 милліоновъ рублей, относящихся къ эпохѣ до Крымской войны, то и изъ нихъ на 170 милліоновъ рублей кред. билеты лишь замѣнили ассигнаціи, наизначительнѣйшая часть коихъ была выпущена во время Наполеоновскихъ войнъ, когда звонкой монеты уже почти не было въ обращеніи; золотая же монета во всякомъ случаѣ никакой связи съ ассигнаціями не имѣла, такъ какъ она была большою рѣдкостью даже когда ассигнаціи еще не обезцѣнились, что впрочемъ было давнопрошедшимъ фактомъ при вступленіи на престолъ Александра I. Затѣмъ 10 мил. госуд. кред. билетовъ замѣнили выпущенные въ 1841 г. кредит. билеты сохранныхъ казенъ, служившіе для выдачи ссудъ подъ недвижимыя имѣнія слѣдовательно тоже никакой связи не имѣвшіе ни съ какой звонкой монетой. Наконецъ на сумму около 40 мил. руб. госуд. кред. билеты замѣнили депозитные билеты, о коихъ положительно извѣстно, что они были выпущены подъ внесенную въ депозитную кассу *серебряную* монету. Остается, такимъ образомъ, около 110 мил. руб., на которые госуд. кред. билеты были выпущены послѣ 1843 г. въ обмѣнъ на серебряную и золотую монету. Въ точности неизвѣстно, сколько именно было выпущено подъ каждый видъ монеты, но имѣя въ виду, что золотая монета была болѣе удобна для обращенія и не было особаго основанія предпочитать ей кред. билеты, тогда какъ напротивъ обращеніе серебряной монеты сравнительно съ кред. билетами было очень неудобно, изъ сего можно заключить, что едва ли болѣе одной трети, внесенной въ экспедицію кред. билетовъ, состояло въ полуимперіалахъ. А въ такомъ случаѣ изъ всей той суммы, на которую нынѣ простирается обязательство госуд. казначейства по кред. билетамъ, едва $^1/_{42}$ часть (или менѣе $2^1/_2$%) имѣла связь съ золотою монетой; остальные $^{41}/_{42}$ или 97,5% всякой связи съ золотою монетой всегда были лишены и никакой роли въ возникновеніи обязательства по нимъ золотая монета не играла» [1]). Къ этому добавимъ отъ себя, что Россія со времени прекращенія размѣна заключила цѣлый рядъ

[1]) Записка, стр. 50-51.

займовъ въ *кредитной* валютѣ на весьма невыгодныхъ условіяхъ, получивъ деньги кредитными рублями, когда курсъ ихъ на золото стоялъ очень низко, а отчасти (при размѣщеніи займовъ заграницею) золотою монетою по крайне невыгодному курсу (средній курсъ кред. рубля при реализаціи 1-аго вост. займа опредѣлялся, напр., въ 67,4 к. зол.,—при реализаціи 2-го вост. займа—въ 64,6 к. з. и третьяго—63,2 к. з. [1]). При оплатѣ кред. билетовъ золотомъ по нариц. цѣнѣ пришлось бы, слѣдовательно, уплатить владѣльцамъ нашихъ займовъ огромную премію за счетъ русскихъ плательщиковъ налоговъ, т. е. опять-таки преимущественно за счетъ крестьянскаго сельскаго населенія, что было бы величайшей несправедливостью и крупною политической ошибкой.

Но, не смотря на полную, казалось бы, очевидность, явную несправедливость, полнѣйшую невозможность, и совершенную безцѣльность установленія размѣна кред. билетовъ на золото по ихъ нарицательной цѣнѣ, едва предположенія министерства финансовъ произвести размѣнъ на почвѣ девальваціи съ переходомъ къ золотой валютѣ (т. е. единственно практически осуществимыя) сдѣлались извѣстными, какъ въ обществѣ началось возбужденіе противъ задуманныхъ мѣропріятій, и многіе стали приготовляться къ борьбѣ. Въ числѣ самыхъ первыхъ противниковъ предполагаемой роформы явился членъ госуд. совѣта *Б. П. Мансуровъ*, который воспользовавшись запиской проф. Н. И. Кауфмана, касательно «законодательства о денежной единицѣ», гдѣ проводилась мысль, что юридически правительство обязано произвѣсти размѣнъ кред. билетовъ al pari только на серебро, а на золото оно можетъ произвести размѣнъ по какому угодно курсу, опредѣленному въ законодательномъ порядкѣ,—составилъ свою «записку», гдѣ на пространствѣ 104 стр. печатнаго текста in 4° пытался доказать что русское правительство обязано произвести размѣнъ al pari на золото, что оно *можетъ* это сдѣлать и должно это сдѣлать въ цѣляхъ соблюденія своей чести и достоинства. Необходимо отдать справедливость г. Мансурову: онъ потратилъ очень много труда и времени на составленіе своей записки, доказывая (иногда вполнѣ основательно), что золотая монета всегда у насъ пользовалась правами гражданства, обращалась на одинаковыхъ основаніяхъ съ серебромъ въ опредѣленномъ закономъ отношеніи 1 : 15,495 и отнюдь не можетъ быть признана какою-то второстепенною (послѣ серебряной), дополнительной, едва терпимой монетой; что наше правительство неоднократно и оффиціально признавало обязанность свою произвести размѣнъ кред. билетовъ на золото

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 463.

по ихъ нариц. цѣнѣ (отчего не допускало сдѣлокъ на золотую валюту независимо отъ кредитной) и даже дѣлало въ этомъ отношеніи попытки или приготовленія къ такому размѣну; что правительство считало девальвацію актомъ, потрясающимъ госуд. кредитъ и несовмѣстимымъ съ достоинствомъ государства и съ истинными интересами народнаго хозяйства; что такого же точно воззрѣнія держалось и держится почти все населеніе русской имперіи, въ томъ числѣ запрошенные оффиціально представители торговли и промышленности, за исключеніемъ двухъ еврейскихъ банкировъ А. И. Зака и И. С. Бліоха, заявившихъ себя сторонниками девальваціи; что противъ девальваціи высказался цѣлый рядъ выдающихся ученыхъ, занимавшихся изученіемъ вопроса о русскихъ бумажныхъ деньгахъ, въ томъ числѣ Адольфъ Вагнеръ, Н. Х. Бунге, Е. И. Ламанскій и самъ И. И. Кауфманъ, который теперь стоитъ за девальвацію, что министры финансовъ М. Х. Рейтернъ, С. А. Грейгъ, А. А. Абаза, Н. Х. Бунге и И. А. Вышнеградскій, комитетъ финансовъ и госуд. совѣтъ съ 1860 г. по 1895 г., въ теченіе 35 лѣтъ постоянно и вполнѣ сознательно говорили о возстановленіи цѣнности кред. рубля, т. е. приравненіи его цѣнности къ цѣнности рубля металлическаго, говорили объ этомъ, какъ о той цѣли, къ которой правительство наше обязано стремиться для упорядоченія русскихъ финансовъ и для исполненія лежащаго на правительствѣ нравственнаго долга. Б. П. Мансуровъ писалъ, что курсъ нашего кред. рубля, всегда чутко слѣдовавшій за благопріятными и неблагопріятными событіями въ Россіи, непремѣнно поднялся бы къ 1896 г. до 85—90 коп. зол., еслибы этому не препятствовало министерство финансовъ, искусственно понижая этотъ курсъ [1]) и что постепенно онъ могъ дойти и до паритета, а тѣмъ временемъ въ теченіи приблизительно лѣтъ 10 министерство финансовъ успѣло бы накопить недостающіе ему для возстановленія размѣна 350 мил. руб. зол. [2]). Финансовую выгоду для казны отъ возстановленія размѣна по нариц. цѣнѣ г. Мансуровъ [3]) видѣлъ въ уничтоженіи уплаты 46 мил. руб. ежегодной курсовой разницы по всѣмъ нашимъ металлическимъ платежамъ, получающейся вслѣдствіе установленія курса кред. рубля на уровнѣ 1 р. 50 к. кр. за 1 р. зол. Заключается записка слѣдующими словами [4]): «Никому, конечно, не можетъ приходить въ голову мысль о томъ, что возможно въ присутствіи блестящаго состоянія нашихъ финансовъ и

---

[1]) Стр. 87--88.
[2]) Стр. 101—102.
[3]) Стр. 103.
[4]) Стр. 104.

наличія большого запаса золота, требовать отъ министерства финансовъ мѣропріятій къ безотлагательному, размѣну кредитныхъ билетовъ по нариц. цѣнѣ, но что къ этой именно, а ни къ какой другой цѣли слѣдуетъ стремиться и идти—это доказывается достоинствомъ Имперіи, всею исторіей нашего законодательства, мнѣніями самыхъ компетентныхъ финансовыхъ дѣятелей и тѣмъ, что началъ дѣлать одинъ изъ самыхъ почтенныхъ нашихъ министровъ, графъ Рейтернъ, стоявшій съ честью 16 лѣтъ на своемъ посту. И по этому единственно справедливому вѣрному пути слѣдуетъ, призвавъ благословеніе Божіе, идти смѣло, но тихо, постепенно, какъ въ свое время шествовалъ графъ Канкринъ, памятуя, что время наказываетъ тѣхъ, кто рѣшается съ этимъ великимъ помощникомъ не считаться».

Такимъ образомъ въ концѣ концовъ Б. П. Мансуровъ рекомендовалъ отложить реформу на неопредѣленное время и оставить курсъ кред. рубля на произволъ судьбы и благосклонность Берлинской биржи въ надеждѣ что онъ непремѣнно будетъ возвышаться, хотя исторія показывала, что курсъ этотъ имѣлъ неизмѣнную тенденцію къ *пониженію*, усиливавшемуся подъ вліяніемъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ (отсутствія которыхъ для насъ въ будущемъ никто не могъ предсказать [1]) и ослабѣвавшему при условіяхъ благопріятныхъ. Въ возмѣщеніе тѣхъ бѣдъ, которыми должны были бы сопровождаться для Россіи новыя колебанія только-что упроченнаго было курса кред. рубля, ей сулилось нравственное удовлетвореніе въ сознаніи уплаченнаго полнымъ рублемъ долга, по которому въ свое время получено было 60—70 коп., при томъ рублемъ *золотымъ*, хотя къ золоту кредитные билеты, какъ мы видѣли, не имѣли никакого отношенія. Кромѣ того Россія будто бы получала бы ежегодное сбереженіе на 46 мил. руб. при оплатѣ своихъ золотыхъ займовъ, благодаря исчезновенію разницы между курсомъ кред. рубля и рубля золотого. Но такъ какъ тогда, какъ и при неразмѣнномъ рублѣ, *пришлось бы въ золотѣ платить одну и ту же сумму*, то ни о какомъ сбереженіи здѣсь рѣчи быть не можетъ. Какъ будто бы въ самомъ дѣлѣ кред. рубль имѣлъ какую-нибудь внутреннюю цѣнность и мы оплачивали внѣшніе займы наши *кредитными* рублями по курсу! Мы для этого высылали или добытое золото внутри страны, или золото, слѣдовавшее намъ въ уплату по торговому балансу, или—всего чаще—золото, вновь занятое заграницей, а курсовая разница уплатъ заносилась—и при томъ по условнымъ, а не дѣйствительнымъ

[1]) А кто предсказалъ бы, оказался бы, какъ теперь уже ясно, плохимъ пророкомъ, такъ какъ политическія и экономическія событія 1899—1901 г.г. сложились бы для нашего, оставленнаго на произволъ судьбы кред. рубля, такъ плохо, что, пожалуй и о размѣнѣ на уровнѣ 66²/₃ к. зол. не пришлось бы мечтать.

курсамъ—только на бумагѣ, въ соотвѣтствующихъ оффиціальныхъ отчетахъ согласно особымъ пріемамъ счетоводства [1]). Напротивъ огромные убытки понесли бы мы въ случаѣ приравненія кредитнаго рубля къ золоту при оплатѣ нашихъ займовъ выпускаемыхъ въ кред. валютѣ, такъ какъ вмѣсто 66²/₃ коп. зол. пришлось бы платить полнымъ рублемъ, на цѣлую треть больше, что, считая по задолженности 1895 г., составило бы ежегодно лишнихъ около 49 мил. руб. Кромѣ того Б. П. Мансуровъ совершенно оставлялъ въ сторонѣ вопросъ о томъ, возможно ли было бы удержать размѣнъ кред. билетовъ въ случаѣ приведенія въ исполненіе его плана, т. е. оставлялъ въ сторонѣ всю экономическую и финансовую часть вопроса, остановившись только на юридической и нравственной его сторонахъ. Безъ вниманія оставлено было и то обстоятельство, что авторитеты, на которыхъ ссылался г. Мансуровъ, высказывали свое мнѣніе вскорѣ послѣ прекращенія у насъ размѣна въ 1860-ыхъ годахъ, до русско-турецкой войны 1877—78 г.г. или непосредственно вслѣдъ за нею, когда цѣны товаровъ и услугъ внутри имперіи еще не приспособились къ уровню обезцѣненаго рубля, когда ничтожно было еще паденіе цѣнъ на серебро и казалось вполнѣ возможнымъ доведеніе курса кред. рубля до паритета путемъ такихъ искуственныхъ мѣропріятій, какъ изъятіе изъ обращенія извѣстнаго количества кред. билетовъ и заключеніе крупнаго металлическаго займа. Тогда не было еще неудачнаго опыта Италіи, возстановившей размѣнъ своихъ билетовъ въ 1883 г. какъ разъ по плану, рекомендованному и нашими экономистами для Россіи... Съ тѣхъ поръ обстоятельства измѣнились. Въ Австріи, гдѣ курсъ бум. денегъ на золото опредѣлялся гораздо выше, чѣмъ въ Россіи и гдѣ легально господствовала въ свое время серебряная валюта (de facto, какъ и у насъ,—биметаллизмъ), не нашли возможнымъ довести этотъ курсъ до паритета съ золотомъ, а остановились на *девальваціи* по курсу фиксированному всего на 16% ниже паритета и это не смотря на гораздо болѣе выгодное состояніе разсчетнаго баланса, нежели въ Россіи (вслѣдствіе меньшей внѣшней задолженности и отсутствія вывоза денегъ туристами). Адольфъ Вагнеръ, который такъ возставалъ въ свое время противъ девальваціи, выскасался въ 1891 г. [2]), что и для Россіи, какъ для Австріи, было бы практически менѣе труднымъ и въ финансовомъ смыслѣ болѣе дешевымъ прибѣгнуть къ девальваціи для возстанов-

---

[1]) Высокій курсъ кред. рубля для нашихъ долговыхъ обязательствъ только до тѣхъ поръ былъ выгоденъ, пока кред. рубли были неразмѣнными, т. е. разсматривались заграницей, не какъ деньги, а какъ товаръ, который чѣмъ дороже продать, тѣмъ было для насъ выгоднѣй. А съ возстановленіемъ размѣна, расцѣнка нашихъ денегъ заграницей основывалась бы только на содержаніи въ нихъ золота.

[2]) Handbuch d. polit. Oekonomie *Schönberg'a* B. III. S. 615.

ленія размѣна, тѣмъ болѣе что всѣ цѣны у насъ за столь продолжительное господство неразмѣнныхъ и обезцѣненыхъ бум. денегъ уже приспособились къ ихъ пониженному курсу. Н. Х. Бунге въ бытность свою министромъ финансовъ перемѣнилъ свои прежнія теоретическія воззрѣнія, какъ было въ свое время нами указано [1]). А. А. Абаза никогда и не былъ безусловнымъ сторонникомъ возстановленія размѣна al pari, а впослѣдствіи окончательно присоединился къ мнѣнію И. А. Вышнеградскаго о необходимости упроченія курса кред. рубля на дов. низкомъ уровнѣ [2]). Перемѣнили свои воззрѣнія и *Е. И. Ламанскій* [3]) и *И. И. Кауфманъ*, сдѣлавшійся убѣжденнымъ и энергичнымъ противникомъ доведенія курса кред. рубля до паритета съ золотымъ, какъ раньше бывшій столь же дѣятельнымъ и страстнымъ противникомъ девальваціи. Наврядъ ли можно думать, что и М. Х. Рейтернъ до конца своихъ дней былъ сторонникомъ возстановленія размѣна по париц. цѣнѣ кред. рубля на золото [4]). Не мѣняютъ своихъ воззрѣній подъ вліяніемъ новыхъ, не сходныхъ съ прежними, фактовъ только тѣ, которые ихъ не хотятъ или не въ силахъ уразумѣть и желаютъ упорствовать въ своихъ прежнихъ ошибкахъ. Къ чести нашихъ ученыхъ экономистовъ и государственныхъ дѣятелей подобный упрекъ имъ сдѣланъ быть въ данномъ случаѣ не можетъ.

И такъ министерству финансовъ оставалось только возстановить размѣнъ на *золотую* валюту (по принципамъ строгого монометализма или съ оставленіемъ серебряной монеты въ качествѣ подсобной) на началахъ *девальваціи*, т. е. съ принятіемъ курса кред. рубля въ какомъ-нибудь отношеніи къ рублю золотомъ. Здѣсь не могло и не должно было быть мѣста для сомнѣній и колебаній. Вопросъ состоялъ только въ томъ, какое же именно принять отношеніе курса кред. рубля къ золотому для размѣна, и какъ правильнѣе, съ наименьшими потрясеніями для народнаго и государственнаго хозяйства провести реформу въ техническомъ отношеніи? Средній курсъ кред. рубля въ копѣйкахъ золотомъ составлялъ со времени послѣдней турецкой войны: въ 1877 г.—67,4 к., въ 1878 г.—64,6 к., въ 1879 г.—63,1 к., въ 1880 г.—64,4 к., въ 1881 г.—65,7 к., въ 1882 г.—63,1 к., въ 1883 г.—61,8 к., въ 1884 г.—63,4 к., въ 1885 г.—63,3 к., въ 1886 г.—60,7 к., въ 1887 г.—55,7 к., въ 1888 г.—59,5 к., въ 1889 г.—

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 500—501.

[2]) Ibid., стр. 506—509.

[3]) Въ публичныхъ лекціяхъ 18 и 22 апр. 1896 г. въ Обществѣ Взаимнаго Кредита въ Петербургѣ.

[4]) Ср. Рус. государ. кредитъ т. II, стр. 501.

65,9 к., въ 1890 г.—72,6 к., въ 1891 г.—66,8 к., въ 1892 г.—63,1 к, въ 1893 г.—65,3 к., въ 1894 г.—67 к. и въ 1895 г.—67,5 [1]), въ среднемъ за всѣ 19 лѣтъ—*64*,3 к. зол. [2]). За то же время высшій курсъ (1890 г.) опредѣлялся въ 82 к. з. и низшій (1888 г.)—въ 50 коп., средняя *66 к. з.* Нормальный средній вексельный курсъ, опредѣляемый ликвидаціей разсчета по торговому балансу опредѣлялся министерствомъ финансовъ для 1878—1894 г.г. въ *63*,94 *к. з.*, а для 1888—1894 г.г. въ *66*$^2/_3$ *к. з.* [3]). Вычисленный членомъ госуд. совѣта *В. М. Маркусомъ* [4]) (по способу наименьшихъ квадратовъ) основанный на количествѣ находившихся въ обращеніи кред. билетовъ и курсѣ ихъ наивѣроятнѣйшій средній курсъ кред. билетовъ въ періодъ 1878—1895 г. опредѣляется въ 64,67%, а съ учетомъ потери на курсахъ, произшедшей вслѣдствіе принимавшихся правительствомъ искусственныхъ мѣръ,—*65*,8% (такъ наз. «естественный» курсъ). Средній дѣйствительный курсъ кред. рубля составлялъ въ 1860—1877 г.г.—83,7%, а съ учетомъ повышенія его вслѣдствіе искусственныхъ правительственныхъ мѣръ—*въ 82*,4%. Такимъ образомъ высшій курсъ, по которому можно было произвести размѣнъ, равнялся бы 82$^1/_2$%, низшій 50%, средній около 64—66%. Приходилось, разумѣется, считаться и съ *высшими* курсами кред. рубля за самые послѣдніе годы. Таковые опредѣлялись въ 7 р. 35 к. кр. за полуимперіалъ на Петербургской биржѣ, или же въ 68 к. зол. за 1 руб. кред. [5]), вексельные курсы—въ 221,85 мар. за 100 р. (45,075 к. кр. за 1 мар.) на Берлинъ,—въ 274,16 фр. за 100 р. (36,475 к. кр. за 1 фр.)—на Парижъ и въ 26$^1/_{16}$ пенс. за 1 р. кр. (9 р. 20,5 к. кр. за 1 ф. ст.) на Лондонъ [6]). Еслибы правительство установило размѣнъ по 80%, т. е. приблизительно по высшему курсу за все время послѣ турецкой войны и среднему за время до этой войны, т. е. по разсчету 1 р. 25 кр.=1 р. зол. или 6 р. 25 к. кр. за полуимперіалъ, то такой разсчетъ удовлетворилъ бы всѣхъ держателей кред. рублей, но онъ не соотвѣтствовалъ бы обязательствомъ, принятымъ на себя госуд. казначействомъ, которыя можно опредѣлять только по *среднему* курсу и грозилъ бы совершенною непрочностью предприни-

---

[1]) Краткая истор. справка, составл. по поруч. предсѣдателя ком. 6 окт. 1895 г., стр. 23.

[2]) По таблицамъ *Кашкарова* (т. I, стр. 170) среднее отклоненіе вексельныхъ курсовъ на Лондонъ отъ паритета составляло за 19 лѣтъ—35,64%.

[3]) Дѣло кред. канц. 1896 г. № 4600, стр. 38—39.

[4]) Въ соображеніяхъ, представленныхъ имъ въ госуд. совѣтъ (неопубликовано).

[5]) Таблицы *Кашкарова*, т. II, стр. 58.

[6]) Ibid., стр. 41, 42, 49, 50, 54, 55.

маемой реформы. Нѣтъ сомнѣнія, что не встрѣтилъ бы особыхъ возраженій и курсъ въ 7 р. кр. за полуимперіалъ, или 1 р. 40 к. кр. за 1 р. зол. (285,7 фр. за 100 р. кр.), такъ какъ это былъ бы высшій курсъ полуимперіаловъ за все время, начиная съ 1878 г., кромѣ 1890—1891 г.г., когда курсъ кред. рубля былъ поднятъ искусственно и въ силу исключительно-благопріятнаго для насъ разсчетнаго баланса. Курсъ этотъ былъ достаточно удобенъ и для разсчетовъ (на золото начислялось бы 40%, франкъ равнялся бы 35 к.) и, быть можетъ, въ виду тенденціи, замѣчавшейся въ послѣднее передъ 1896 г. время, къ постепенному возвышенію цѣнъ кред. рубля, былъ бы, наиболѣе правильнымъ для установленія размѣна. Но здѣсь была та же опасность, какъ и вообще при всякомъ поднятіи курса бумажныхъ денегъ при возстановленіи размѣна, даже *ничтожномъ* (въ Италіи напр. всего 2%), именно всякому держателю бумажныхъ знаковъ было выгодно размѣнять ихъ на золото по курсу выше биржевого, бывшаго до введенія размѣна, а отсюда—возможность быстраго уменьшенія размѣннаго фонда, который въ своевременныхъ государствахъ служитъ не только для обезпеченія размѣна, но и какъ запасный военный фондъ (эта система сослужила большую службу для Франціи въ 1870—71 г.г.). Такъ Австро-Венгрія, для которой средніе курсы бум. гульденовъ на золото въ 1879—91 г.г. опредѣлялись въ 83,641%, а въ 1884—1891 г. въ 82,774% рѣшилась при переходѣ къ золотой валютѣ взять за отношеніе для размѣна всего 84%, не смотря на то что *средніе* (не высшіе) курсы послѣднихъ передъ реформой годовъ (1890—1891) были 86,595% и 86,333% [1]). Слѣдовательно въ Австріи рѣшили *понизить* курсъ бум. денегъ при регулированіи валюты сравнительно съ *средними курсами послѣднихъ лѣтъ*. Имѣло ли для насъ, располагавшихъ гораздо менѣе благопріятнымъ, чѣмъ Австрія, разсчетнымъ балансомъ, к. л. смыслъ не только повышать устанавливаемый для размѣна курсъ выше средняго за цѣлый рядъ лѣтъ (19) и за послѣдніе годы, но даже и выше самаго высокаго за послѣдніе передъ реформой *четыре* года? Поэтому приходится признать, что министерство финансовъ поступило вполнѣ благоразумно, фиксировавъ курсъ кред. рубля сперва на уровнѣ 1 р. з.=1 р. 48 к. кр., а затѣмъ (въ декабрѣ 1895 г.) даже 1 р. з.=1 р. 50 к. кред. Послѣдній курсъ былъ очень удобенъ для разсчетовъ (отношеніе золота къ кредитнымъ деньгамъ, какъ 2 : 3, начисленіе на золотые рубли 50%, франкъ=37½ к., т. е. въ 1½ раза свыше нариц. цѣны, рубль терялъ 33⅓% или ⅓ своей нарицательной стоимости), былъ выше болѣе, чѣмъ на

[1]) *Menger*: Der Uebergang zur Goldwährung, стр. 7.

2% противъ средняго (ариѳметическаго) курса кредитнаго рубля за послѣдніе 19 лѣтъ, и вообще выше всѣхъ *среднихъ* курсовъ при всякомъ ихъ вычисленіи (кромѣ средняго курса 1890 г.), а, слѣдовательно, при такомъ курсѣ ничьи интересы не затрагивались и *никакого искусственнаго пониженія курсовъ не производилось*, хотя, конечно, нельзя не признать, что какой бы курсъ ни взять, невозможно было при этомъ избѣжать нѣкотораго произвола. Во всякомъ случаѣ курсъ, взятый близко къ среднему, гораздо больше, чѣмъ всякій другой гарантировалъ, отъ какихъ-либо зависящихъ отъ него колебаній въ цѣнахъ или же пертурбацій въ сферѣ нашего международнаго обмѣна. Правда, при регулированіи ассигнаціонной валюты въ 1839—43 г.г., для размѣна ассигнацій на серебряные рубли былъ взятъ самый высокій курсъ ихъ за 29 лѣтъ (1810—1838) и повышенъ еще на 1,32%, но необходимо принять во вниманіе, что курсъ ассигнацій съ 1832 г. стоялъ на неизмѣнномъ уровнѣ 27¼ к. сер., благодаря принятымъ министерствомъ финансовъ въ цѣляхъ его фиксаціи мѣрамъ, такъ что тогда могла идти рѣчь только о *среднихъ*, а не высшихъ курсахъ. Если же взять *средніе* курсы, для установленія размѣна, и къ 1896 г., то окажется, что предположенный въ цѣляхъ фиксаціи курсъ выше средняго наивѣроятнѣйшаго за 18 лѣтъ (по вычисленію В. М. Маркуса) на 2% (66,67% противъ 64,67%) и противъ средняго ариѳметическаго за 19 лѣтъ, на 2,37% (66,67% противъ 64,3%), за 18 лѣтъ (послѣднихъ)—на 2,57% (66,67 противъ 64,1). Наконецъ, разъ фиксація курса уже была произведена продажами и покупками золота госуд банкомъ, то только самыя серьезныя причины могли требовать ея измѣненія, ибо это измѣненіе обозначало бы возобновленіе колебаній валюты, столь удачно было прекращенныхъ.

Что касается до технической стороны дѣла, то оно вовсе не такъ просто обстояло, какъ можетъ показаться съ перваго взгляда. Прежде всего оно было испорчено поспѣшными дѣйствіями министерства финансовъ по выпуску въ народное обращеніе значительнаго количества золотой монеты съ надписью «5 рублей» и «10 рублей» безъ всякихъ дальнѣйшихъ поясненій, и серебряной монеты рублеваго, 50 копѣечнаго и 25 копѣечнаго достоинствъ. Золотая монета выдавалась и принималась по курсу 7 р. 50 к. и 15 р., серебряная по нарицательной цѣнѣ, одинаковой съ кредитными билетами. Золотая монета (вѣсомъ въ 130,68 и 261,36 долей) была старой чеканки (1885 г.) по соотвѣтствію цѣны золота къ серебру времень господства биметализма—1: 15,495, серебряная—новой съ портретомъ Государя Императора Николая II и съ тѣмъ же содержаніемъ чистаго серебра (4 зол. 21 доля), которое было установлено

еще въ 1810 г. Отсюда, еслибы правительство пожелало въ будущемъ пустить въ обращеніе извѣстное количество серебряныхъ рублей съ такимъ содержаніемъ чистаго серебра, которое по своей цѣнѣ соотвѣтствовало бы приблизительно цѣнѣ кред. рубля (чего легко было добиться, увеличивъ въ рублѣ содержаніе чистаго серебра на 25—40%), оно не могло бы этого сдѣлать, такъ какъ возникалъ бы вопросъ объ изъятіи уже вновь выпущеныхъ въ обращеніе и поступавшихъ въ таковое же рублей прежней (до 1895 г.) чеканки, объ опредѣленіи разницы между новымъ и старымъ рублемъ и т. д. Если бы правительство пожелало выпустить новую *золотую* монету съ количествомъ чистаго золота, соотвѣтствующимъ установленному курсу 66²/₃ к. зол. за 1 р. кр., съ сохраненіемъ прежней счетной монетной единицы, т. е. рубля, то получался совершенно невозможный, въ новѣйшей исторіи монетнаго дѣла нигдѣ не встрѣчаемый, конфликтъ двухъ монетъ *одного и того же наименованія и съ разнымъ содержаніемъ золота*: въ обращеніи оказались бы старые полуимперіалы и имперіалы, на которыхъ было отчеканено «5 рублей» и «10 рублей» и новые полуимперіалы и имперіалы тоже съ надписью «5 руб.» и «10 руб.». Во избѣжаніе подобной несообразности въ Германіи при переходѣ къ золотой валютѣ отъ серебряной была принята и новая монетная единица: марка, при чемъ было положено, что три марки содержатся въ одномъ прежнемъ серебряномъ талерѣ. Золотую монету стали чеканить въ 20 и 10 марокъ, и никакого смѣшенія прежней золотой монеты съ новой не произошло. Точно также было поступлено и въ Австро-Венгріи въ 1892 г.: за основаніе была взята новая монетная единица *крона*, равная 1.050335 фр.=0,85061 марки, при чемъ старые гульдены положено было считать каждый за двѣ кроны. Новая золотая монета должна была чеканиться въ 20 и 10 кронъ, и такимъ образомъ старая золотая монета также получала коренное отличіе отъ новой, не говоря уже о томъ, что никто этой старой золотой монеты наканунѣ реформы и не думалъ пускать предварительно въ народное обращеніе какъ бы затѣмъ, чтобы вызвать въ населеніи полное недоумѣніе на счетъ предпринимаемой операціи. Въ нашемъ министерствѣ финансовъ былъ подобный же проэктъ [1]): ему предлагали ввести новую монетную единицу подъ названіемъ «орелъ» (отъ двуглавого орла, чеканившагося на нашихъ монетахъ, какъ въ Румыніи монетная единица «*левъ*» имѣетъ названіе отъ изображаемаго на монетахъ льва, а австрійская *крона* отъ изображаемой на новыхъ монетахъ короны) съ подраздѣленіемъ

[1]) Дѣло особ. канц. по кред. части. ст. I отд. I № 4: проэкты. остав. безъ послѣдствія.

на «сотки» и съ содержаніемъ извѣстнаго количества «орловъ» (напр. двухъ) въ рублѣ. Съ принятіемъ такой системы можно было бы, конечно, избѣжать неудобства столкновенія двухъ монетъ одинаковаго названія и разнаго достоинства; но переходъ къ новой монетной единицѣ вызвалъ бы неизбѣжныя замѣшательства при счетахъ, такъ какъ опытъ показываетъ, что населеніе крайне туго и съ большою неохотою переходитъ къ счету на новую единицу: у насъ долго не могли привыкнуть считать на серебро вмѣсто ассигнацій, въ Австро-Венгріи и до сихъ поръ почти никто не считаетъ на кроны, предпочитая считать на гульдены, да и въ Германіи не такъ скоро отвыкли отъ счета на талеры, французы не считаютъ на сантимы, а всегда на *су*. Заманчивымъ кромѣ того казалось нашему министерству финансовъ предложить держателямъ кред. билетовъ размѣнъ al pari серебряными (хотя и обезцѣненными) рублями, на что правительство сохраняло право: этимъ какъ бы избѣгалась *легальная* девальвація, какъ избѣгнута была она при гр. Канкринѣ, когда *на мѣдь* тоже разсчетъ производился по нарицательной цѣнѣ [1]). Можно было бы, конечно, еще поступить по образцу Канкриновской реформы и австрійскихъ девальваній 1811 и 1820 г. [2]), т. е. приравнять каждые прежніе, размѣнные на серебро, *три* рубля кредитные и серебряные за *два* рубля новые, размѣнные на золото и отчасти на серебро въ новомъ его отношеніи къ золоту (напр. 1 : 32), хотя и безъ перехода къ настоящему биметаллизму (т. е. при «хромой» валютѣ). Этимъ опять таки столкновеніе между старой и новой золотой монетами было бы также устранено, такъ какъ новая монета могла бы быть совершенно тожественна со старой. Но такой порядокъ потребовалъ бы переоцѣнки рѣшительно всѣхъ товаровъ, услугъ, долговыхъ обязательствъ частныхъ и государственныхъ и вообще вызвалъ бы совершенно нежелательныя потрясенія, неизбѣжно сопряженныя съ обманомъ нашего темнаго сельскаго населенія разными аферистами. Что же оставалось предпринять? Мы уже указывали, что никакихъ затрудненій данный вопросъ не представилъ бы, если бы въ обращеніе были пущены вновь начеканенныя золотыя монеты (прежняго достоинства) съ простой надписью «полуимперіалъ» и «имперіалъ» безъ обозначенія, сколько въ нихъ содержится рублей. Государ. банкъ покупалъ бы ихъ и продавалъ по 7 р. 50 к. и по 15 р., и никаго бы въ заблужденіе такой порядокъ не вводилъ, какъ никого не вводятъ въ заблужденіе въ Англіи фунты стерлинги, на которыхъ вовсе

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 153—154.

[2]) О нихъ см. въ нашемъ «Регулированіи бум. валюты», стр. 15—16.

не обозначено, сколько въ нихъ содержится шиллинговъ. Министръ финансовъ выхлопоталъ было разрѣшеніе чеканить имперіальную монету съ надписью 5 и 10 руб. *золотомъ*, но это была неудачною (и непримѣненною поэтому на практикѣ) мѣрою, ибо и новая золотая монета должна была вѣдь заключать въ себѣ рубли *золотомъ*, а не какіе-нибудь другіе. Поэтому первый шагъ денежной реформы долженъ былъ заключаться въ изъятіи старой имперіальной монеты и въ выпускѣ новой безъ обозначенія содержащагося въ ней количества рублей [1]). А затѣмъ, по мнѣнію нашему, новую валюту слѣдовало строить на переходѣ къ самому строгому золотому монометаллизму, т. е. выпустить новую монету, въ которой бы заключалось чистаго золота соотвѣтственно 10 кредитн. рублямъ ($66^2/_3$ к. з.=1 руб. кр.), но *безъ обозначенія содержащагося въ ней количества рублей*, давъ этой новой монетѣ особое наименованье. Затѣмъ всѣ находящіеся въ обращеніи бумажные денежные знаки, даже *рублевые* кредитные билеты должны были совершенно свободно продолжать циркулировать въ качествѣ размѣнныхъ на золото билетовъ госуд. банка, Такимъ образомъ рублевые, трехрублевые и пятирублевые билеты играли бы *роль размѣнной монеты*, которая въ другихъ странахъ принадлежитъ отчасти серебряной, отчасти мелкой золотой монетѣ. Такъ какъ билетовъ этого достоинства къ 1 янв. 1896 г. находилось въ обращеніи [2]) на 419,3 р. (37,4% всего ихъ количества) и такъ какъ громадное большинство оборотовъ въ странѣ (что никѣмъ никогда не оспаривалось) производится на мелкія суммы, то безъ кредитныхъ знаковъ мелкаго достоинства населеніе обойтись не могло и, еслибы и предъявило ихъ къ размѣну на золото, то немедленно вынужденно было бы снова это золото представить къ обмѣну на мелкіе билеты. Если принять во вниманіе, что и въ билетахъ крупнаго достоинства (100 рублевыхъ) населеніе также въ сильной степени нуждалось (хотя въ крайнемъ случаѣ могло безъ нихъ и обойтись), можно сказать, что на сумму до 200 мил. руб. при нормальныхъ условіяхъ не будетъ предъявлено къ размѣну и кред. билетовъ крупнаго достоинства. Слѣдовательно съ размѣннымъ фондомъ въ 500 мил. руб. зол. *въ новой монетѣ* размѣнъ можно было бы открыть свободно, а при фондѣ въ 750 мил. руб. з., который уже былъ накопленъ, размѣнъ былъ упроченъ даже и на случай исключительныхъ требованій таковаго (т. е. еслибы *всѣ* билеты средняго и крупнаго достоинства

---

[1]) Въ оставленныхъ безъ послѣдствія м-омъ ф-овъ проэктахъ находимъ еще предложеніе различать при чеканкѣ старой и новой монеты «старый» и «новый» рубль,—различіе тоже могущее вводить въ заблужденіе.

[2]) *Кашкаровъ*, табл. на стр. 111, ст. I.

были предъявлены къ размѣну на золото). Конечно золотой фондъ можно было на случай военныхъ обстоятельствъ для упроченія политическаго значенія Россіи, накопить и удержать въ подвалахъ госуд. банка и въ гораздо большемъ количествѣ, напр. до 1000—1500 мил. руб. въ новой монетѣ, но его *не слѣдовало выпускать въ обращеніе*, допустивъ скорѣе увеличеніе количества кред. билетовъ, обезпеченныхъ рубль за рубль золотомъ. При укоренившейся привычкѣ (за 40 лѣтъ) населенія къ бумажнымъ деньгамъ, ихъ (особенно первое время) не предъявляли бы къ обмѣну вовсе, и у насъ образовалось бы идеальное денежное обращеніе: оно было бы построено на золотомъ монометаллизмѣ и обезпечено огромными запасами золота, хранящагося въ центральномъ эмисіонномъ учрежденіи и служащаго военнымъ фондомъ. Золото служило бы для международныхъ оборотовъ, внутри же страны обращались-бы *размѣнные на золото*, а потому свободные отъ колебаній бумажные знаки, которые охраняли бы золото отъ неизбѣжной утраты его (истираніе) при хожденіи и по своей портативности доставляли бы населенію то удобство, которого оно не получитъ ни при какомъ *монетномъ* обращеніи. Что же касается до *серебра*, то въ рекомендуемой нами системѣ ему мѣста нѣтъ, ибо сдѣлать монету изъ серебра такъ, чтобы ея внутреннее достоинство соотвѣтствовало нарицательному не имѣло смысла, такъ какъ такая монета была бы очень громоздкою, а съ другой стороны не была бы обезпечена отъ колебаній своей цѣнности, допустить свободную чеканку ея значило бы перейти къ биметаллизму, неудобства котораго мы уже указывали, кромѣ того измѣнять монету, когда въ обращеніи уже находились серебряные рубли достоинствомъ въ 4 з. 21 дол. чистаго серебра, было бы неудобно и въ цѣляхъ избѣжанія выпуска одноименныхъ монетъ разнаго качества, о которомъ мы уже говорили. Чеканить же *неполноцѣнные* рубли изъ серебра не имѣло смысла потому, что для этого надо было серебро *купить* на открытомъ рынкѣ, издержавъ для этого часть *золотыхъ запасовъ*, а между тѣмъ серебряные рубли были бы ничѣмъ инымъ, какъ *кредитными знаками*, сдѣланными изъ серебра, вмѣсто бумаги, не имѣющими свойства настоящей полноцѣнной монеты, а лишь биллона. Но этотъ биллонъ обошелся бы слишкомъ дорого (еслибы напр. вздумали замѣнить серебромъ всѣ рублевыя и трехрублевыя бумажки—на сумму до 233½ мил. руб., то по цѣнѣ серебра въ 1896 г. пришлось бы безъ всякой пользы для дѣла выбросить, на покупку необходимаго для чеканки количества серебра, около 160 мил. руб. въ новой золотой монетѣ); серебряная монета по своей громоздности крайне неудобна для обращенія и въ случаѣ какихъ-либо политическихъ замѣшательствъ немедленно притекла бы

въ правительственныя кассы въ количествѣ, безъ котораго населеніе могло бы какъ-нибудь обойтись (т. е. сверхъ потребности въ размѣнной монетѣ).—Само собою разумѣется, что уже начеканенные рубли можно было пустить въ обращеніе, а равно оставить въ обращеніи и рубли прежней чеканки. Постепенно можно было бы въ виду предпочтенія, оказываемаго вообще крестьянами серебрянымъ рублямъ передъ бумажными (не такъ скоро портятся отъ обращенія), чеканить нѣкоторое ихъ количество изъ серебра, добываемаго въ Россіи или же покупаемаго въ небольшихъ количествахъ заграницею *когда разсчетный балансъ склонялся бы безусловно въ нашу пользу.* Иначе къ многочисленнымъ нашимъ пассивнымъ статьямъ баланса прибавилась бы еще одна: на покупку серебра для чеканки монеты, обстоятельство, которое не только не способствовало бы упроченію денежной реформы, но, напротивъ, значительно ее подтачивало бы.

Что касается до организаціи *эмиссіонной операціи*, то ее можно было бы построить на началахъ, приближающихъ ее къ англійскому типу, т. е. установить небольшой (200 милліоновъ рублей) контингентъ выпуска кредитн. билетовъ, необезпеченныхъ золотомъ, обезпечивъ остальной выпускъ (безъ ограниченія суммы) золотомъ рубль за рубль. Свой «долгъ» банку госуд. казначейству слѣдовало уплатить, чтобы банкъ могъ сказанный контингентъ использовать для своихъ *коммерческихъ* операцій, развитіе которыхъ представляло для страны неотъемлемую необходимость. Нуждалось въ точномъ опредѣленіи понятіе о томъ, что такое значитъ «коммерческая» операція, особенно у насъ при наклонности къ чрезмѣрной долгосрочности всякихъ кредитовъ (путемъ ихъ пересрочки), оказываемыхъ нашими учрежденіями коммерческаго кредита. Возможно было твердо установить, что необезпеченная часть билетовъ можетъ выдаваться только для учета краткосрочныхъ надежныхъ векселей, всѣ же остальныя операціи производятся *исключительно* за счетъ собственныхъ капиталовъ банка и его вкладовъ. По вопросу о самостоятельности госуд. банка мы уже имѣли случай высказаться [1]), что эта самостоятельность даже въ конституціонныхъ государствахъ и въ случаяхъ, гдѣ центральные эмиссіонные банки принадлежатъ акціонерной компаніи, не болѣе какъ фикція, и ихъ зависимость отъ финансовой администраціи никакъ не можетъ быть устранена вслѣдствіе тѣснѣйшей связи между такими банками и финансами страны. Государственному банку приходится принимать и производить платежи за счетъ госуд. казначейства, кассы госуд. казначейства находятся или могутъ находиться въ тѣсной связи съ учрежденіями

[1]) Регулированіе валюты, стр. 21—22. Рус. госуд. кредитъ, т. I. стр. 156—157.

госуд. банка, въ госуд. банкъ на текущій счетъ притекаютъ всѣ суммы госуд. казначейства, билетамъ банка присваивается значеніе законнаго платежнаго средства, т. е. денегъ, госуд. банкъ реализуетъ государственные займы и ихъ оплачиваетъ, госуд. банкъ учитываетъ краткосрочныя обязательства госуд. казначейства и снабжаетъ его деньгами, въ его вѣдѣніи находятся казенныя сберегательныя кассы, которыя должны находиться при всѣхъ казенныхъ учрежденіяхъ и всего прежде при мѣстныхъ казначействахъ (правительственныхъ пріемныхъ и платежныхъ кассахъ), прибыли госуд. банка поступаютъ при правильномъ счетоводствѣ госуд. финансовъ въ счетъ доходовъ госуд. казначейства, а въ случаѣ несостоятельности банка на помощь ему приходитъ госуд. казначейство. Нужна не столько самостоятельность банка, не столько независимость его отъ министра финансовъ, сколько *правильный контроль* за его дѣятельностью, контроль не поверхностный, а входящій даже въ повѣрку качества вексельнаго портфеля банка и другихъ его активныхъ коммерческихъ операцій. При самостоятельности банка этотъ контроль необходимъ еще гораздо болѣе, нежели при подчиненности м-ру ф-овъ: наглядное доказательство тому—злоупотребленія въ *самостоятельныхъ* центральныхъ эммиссіонныхъ банкахъ Италіи въ 80-ыхъ г.г. прошлаго (XIX) столѣтія. Въ нашей организаціи госуд. банка нужно было бы только при подчиненіи управляющаго банкомъ м-ру ф-овъ дать болѣе самостоятельное значеніе совѣту банка, который могъ бы назначаться Высочайшею властью по представленію госуд. контролера и оставаться независимымъ отъ м-ра ф-овъ. Впрочемъ и полная независимость госуд. банка отъ м-ра ф-овъ имѣетъ свой raison d'être. Мы только хотимъ показать, что она не есть conditio sine qua нѣтъ правильной постановки эмиссіонной операціи.

Остается еще одинъ вопросъ, своевременно ли было въ 1896 г. предпринимать возстановленіе неограниченнаго размѣна кред. билетовъ и не было ли опасности полнаго истощенія нашихъ золотыхъ запасовъ вслѣдствіе какихъ-либо неблагопріятныхъ обстоятельствъ постоянныхъ или случайныхъ? Вопросъ этотъ настолько былъ серьезенъ, что, напр. въ Австро-Венгріи, урегулировавъ въ 1892 г. валюту, не рискнули выпустить въ обращеніе накопленныхъ запасовъ золота изъ боязни ихъ потери и предпочли поэтому допустить новыя колебанія бумажныхъ денегъ,—нарощеніе лажа на золото сверхъ того, который былъ установленъ закономъ (16%). Благодаря этому, въ 1893 г. потеря на курсѣ уже фиксированныхъ на золото бумажныхъ австрійскихъ денегъ превысила 6%, вслѣдствіе чего австрійское правительство упрекали въ нерѣшительности и плохой постановкѣ валютнаго дѣла, рекомендуя ему выпустить поскорѣе въ об-

ращеніе накопленное золото и открыть неограниченный размѣнъ [1]). Однако наврядъ ли упрекъ этотъ справедливъ. Дѣло въ томъ, что, благодаря очень благопріятному торговому балансу въ 1891—1893 г.г. для Австро-Венгріи (превышеніе вывоза надъ ввозомъ въ суммѣ 173,8 мил., 109,9 мил. и 135,7 мил. фл. [2]) и вообще подъему ея экономическихъ силъ съ конца 1880-ыхъ годовъ (когда и въ государственныхъ финансахъ постоянные дефициты смѣнились дов. крупными остатками) началась чрезмѣрно широко развитая биржевая спекуляція, какъ съ промышленными цѣнностями, такъ и съ государ. фондами, сопровождавшаяся сильнымъ подъемомъ цѣнъ на всѣ вообще бумаги, особенно правительственныя. Въ этомъ же году начались конверсіи государственныхъ займовъ, значительная часть которыхъ была размѣщена заграницей. Вполнѣ естественно, что заграничный рынокъ столь продавать по возвышеннымъ цѣнамъ въ Австрію находившіяся заграницей бумаги,—отсюда создался крайне невыгодный для Австро-Венгріи разсчетный балансъ, сопровождавшійся сильнымъ пониженіемъ курса бумажныхъ денегъ. На Вѣнской биржѣ едва не разразился крахъ, подобный знаменитому краху 1873 г., и, быть можетъ, только именно сильное паденіе курса бум. денегъ отрезвило нѣсколько Вѣнскую биржу, сократило спросъ на госуд. фонды, которые опять понизились въ цѣнѣ и стали скупаться заграничными капиталистами, что сейчасъ же отразилось выгодно на курсѣ бум. денегъ, и лажъ на золото упалъ до 3%. Еслибы національный Австро-Венгерскій банкъ вздумалъ въ это время открыть безпрепятственный размѣнъ, то очень можетъ быть, что его золотые запасы въ значительномъ количествѣ уплыли бы заграницу раньше, чѣмъ биржа успѣла бы спохватиться, а банкъ принять мѣры къ охраненію своего золота. Въ 1895 г. лажъ на золото не превышалъ 1,7%, а въ 1896—1897 г. вексельные курсы склонялись такъ, что возможенъ былъ привозъ въ Австрію золота для разсчета по балансу, и правительству дѣйствительно удалось купить золота въ эти годы на нѣсколько десятковъ милліоновъ гульденовъ,—но въ обращеніи золота въ Австро-Венгріи *до сихъ поръ нѣтъ* и отсюда приходится заключить, что разсчетный балансъ не достаточно выгодно склоняется для Австріи, и, еслибы золото было изъ банка выпущено въ обращеніе, то оно скорѣе постепенно уплывало бы заграницу, чѣмъ накоплялось въ странѣ. Между тѣмъ въ дѣлѣ разсчетнаго баланса Австро-Венгрія гораздо болѣе выгодно была постав-

---

[1]) *Оттомаръ Гаунтъ.* Денежное обращеніе и монетная статистика большихъ государствъ, Рус. Экон. Обозрѣніе 1898 г. № 2, стр. 15—16.

[2]) *Крамаржъ*: Денежная реформа въ Австріи, Рус. Экон. Обозр. 1897 г. № 1, стр. 76.

лена, чѣмъ Россія: во первыхъ въ Австрію гораздо болѣе притекаетъ иностранцевъ (съ Балканскаго полуострова, изъ Россіи, Германіи, Англіи), проживающихъ въ ней деньги, нежели выѣзжаетъ туземцевъ изъ Австріи (не на заработки и не какъ эмигрантовъ), а во вторыхъ заграничная задолженность Австро-Венгріи неизмѣримо меньше, нежели Россіи, о чемъ можно судить потому, что къ началу 1892 г. (т. е. къ моменту проведенія реформы) по *золотымъ* займамъ ей приходилось платить всего 19½ мил. гульд., остальные платежи были или въ серебряной валютѣ [1]) или въ бумажныхъ гульденахъ, а такого рода займы не могли имѣть широкаго распространенія заграницей. По нашимъ же заграничнымъ займамъ приходилось ежегодно уплачивать (включая желѣзнодорожные и ипотечные) около 150—200 мил. р. въ новой валютѣ, да ежегодные расходы русскихъ заграницею составляли 75—100 мил. руб. кр., при чемъ обѣ эти статьи обѣщали въ будущемъ не уменьшаться, а возрастать. Обѣ статьи эти могли покрываться только или избытками торговаго баланса или же новыми заграничными займами или внутренней нашей добычей золота. Если считать эту добычу въ среднемъ по 50 мил. р., то избыткомъ нашего вывоза надъ ввозомъ надо было покрыть около 200—250 мил. р. заграничныхъ платежей, и слѣдовательно если этотъ избытокъ былъ меньше 200—250 мил., то при господствѣ бумажно-денежной системы или падалъ временно ихъ курсъ до разсчета путемъ новыхъ займовъ или курсъ оставался безъ измѣненія, если займы были заключены вовремя, и правительство не допускало паденія курса. При господствѣ золотой валюты въ уплату по балансу могло уйти также золото изъ госуд. банка и изъ народнаго обращенія или пришлось бы для охраненія золотыхъ запасовъ также прибѣгнуть къ новому заграничному займу. Нормальный порядокъ вещей для Россіи заключался бы въ томъ, чтобы избыткомъ вывоза и добытымъ внутри страны золотомъ не только покрывались бы наши обязательные платежи по заграничнымъ займамъ и по расходамъ русскихъ заграницею, но даже оставался бы нѣкоторый излишекъ, съ помощью котораго могли бы поступать къ намъ прежнія наши долговыя обязательства. Только этимъ путемъ, напр., С. А. Соединенные Штаты пріобрѣли себѣ безусловно-независимое финансовое и экономическое положеніе, подготовляющее ихъ къ первенствующей роли на всемъ земномъ шарѣ. Нашъ вывозъ превышалъ ввозъ въ пятилѣтіе 1887—1891 г. въ среднемъ ежегодно на 307.327 т. р. кр. (1.536.637 т. р. за всѣ пять лѣтъ, при ввозѣ въ 2.016.378 т. р. и вывозѣ 3.553.015 т. р.), благодаря чему мы

[1]) Вѣстн. фин. 1892 г. № 12, стр. 379.

и могли пріобрѣсти за это время огромные запасы золота и сверхъ того въ нѣкоторой степени, вслѣдствіе перехода къ намъ въ большомъ количествѣ размѣщенныхъ заграницей, особенно въ кред. валютѣ, разныхъ нашихъ процентныхъ бумагъ, уменьшить нашу заграничную задолженность. Но съ 1892 г. обстоятельства измѣняются не въ нашу пользу: неурожай 1891—92 г.г. отразился неблагопріятно на вывозѣ хлѣбовъ въ 1892 и 1893 г.г., а заключенные въ 1894 г. торговые договоры, нисколько не обезпечивъ увеличенія нашего вывоза, облегчили ввозъ [1]), усиленію котораго способствовало также и упроченіе нашей валюты, сдѣлавшее разсчеты для торговли съ нами иностранныхъ коммерсантовъ гораздо болѣе правильными и точными. Въ пятилѣтіе 1892—1896 г.г. ввозъ составилъ уже 2.555.316 т. р., увеличившись на 26,73%, тогда какъ вывозъ уменьшился до 3.121.198 т. р. или на 13,83%, составивъ въ среднемъ ежегодное превышеніе надъ ввозомъ всего въ суммѣ 113.176 т. руб., т. е. далеко не достаточной для покрытія платежей по нашимъ заграничнымъ займамъ и по расходамъ русскихъ заграницею. Отсюда для разсчета по балансу приходилось увеличивать нашу заграничную задолженность (она за это пятилѣтіе и возросла на 350 мил. р. въ новыхъ государственныхъ и гарантированныхъ ж. д. займахъ и на 200 мил. руб. вслѣдствіе продажи заграницу нашихъ прежнихъ фондовъ), золото же накоплять главнымъ образомъ свое, добытое въ Сибири. При такихъ условіяхъ въ случаѣ возстановленія размѣна кред. билетовъ и прекращенія дальнѣйшихъ заграничныхъ займовъ золото наше несомнѣнно должно было постепенно все и безъ остатка утечь заграницу. Было ли однако это возраженіемъ противъ возстановленія у насъ металлическаго обращенія? Вѣдь и при бумажной валютѣ благопріятный балансъ не былъ намъ обезпеченъ (хотя приходится признать, что все-таки нѣсколько болѣе былъ обезпеченъ, ибо бумажныя деньги препятствуютъ заграничному ввозу и часто благопріятствуютъ вывозу), а при неблагопріятномъ балансѣ все равно приходилось заключать новые и новые займы. И при той и при другой валютѣ способы покрытія одинаковы—надо или платить въ концѣ концовъ товарами и золотомъ или увеличивать заграничную задолженность. Монета вовсе можетъ не уходить заграницу, если финансовая администрація съ помощью заграничныхъ займовъ будетъ держать векселдные курсы на такой точкѣ, что вывозъ золотой монеты въ натурѣ будетъ невыгоденъ. Слѣдовательно возраженіе, что платежный балансъ страны

[1]) То же явленіе подмѣчено и въ Австро-Венгріи (цит. ст. *Крамаржа*, стр. 77), также одновременно съ нами заключившей торговые договоры.

не въ ея пользу не есть возраженіе противъ установленія размѣна, а вообще указаніе на то, что экономическое положеніе такой страны ненормально, и его *надо исправлять* подъемомъ производительныхъ силъ страны,—все равно надо исправлять, какая бы валюта въ странѣ ни господствовала. А какъ подъемъ производительныхъ силъ легче произвести при правильномъ денежномъ обращеніи, то таковое и необходимо вводить, если есть какая-нибудь возможность: при нормальныхъ условіяхъ экономической жизни страны никакой ей въ этомъ случаѣ опасности не грозитъ сравнительно съ тѣмъ положеніемъ, въ какомъ она находилась при бумажныхъ неразмѣнныхъ деньгахъ. Что же касается до условій *исключительныхъ* (война, народное бѣдствіе въ родѣ сплошного неурожая или повсемѣстной эпидеміи), когда заключеніе заграничныхъ займовъ на необходимыя суммы было бы невозможно,—придется лишиться части прежде—накопленныхъ золотыхъ запасовъ, пріостановить временно размѣнъ, наложить запретительную пошлину на заграничные паспорты и т. д. При господствѣ же бумажныхъ денегъ въ этомъ случаѣ послѣдовало бы сильнѣйшее пониженіе ихъ курса, сопровождающіеся всѣми нежелательными явленіями, свойственнымъ этому пониженію, а это было бы пожалуй гораздо хуже, нежели потеря части золота. Кромѣ того, при системѣ, рекомендованной нами выше, т. е. при сохраненіи запасовъ золота въ центральномъ банкѣ и обращеніи въ странѣ бумажныхъ знаковъ, размѣнъ ихъ въ случаѣ бѣдствія могъ бы быть пріостановленъ *временно* (какъ во Франціи въ 1870—71 г.г.) съ возобновленіемъ его по миновании критическихъ обстоятельствъ. Въ этомъ случаѣ бумажныя деньги не могли бы испытать сколько-нибудь сильнаго паденія (примѣръ Франціи въ указанные годы, Австріи въ 1893 г.), золото же удалось бы сохранить почти въ неприкосновенности. Собственно для Россіи плохо было бы то, что *девальвировавъ* свои деньги на одну треть ихъ номинальной стоимости, т. е. «обезпечивъ» ихъ отъ повышенія, мы въ этомъ случаѣ не спасли бы ихъ отъ пониженія, и рубль кредитный сталъ бы уже фиксироваться не къ рублю зол.=4 фр., а къ рублю золот.=2,67 фр. Въ виду собственно этого можно было бы въ 1896 г. признать окончательное завершеніе реформы, какъ и въ Австріи, преждевременнымъ и ограничиться только ея *регулированіемъ*, какъ это рекомендовали мы въ 1896 г. [1]). Въ этомъ случаѣ можно было бы оставить денежное обращеніе въ такомъ положеніи, какъ оно и было, т. е. кредитные билеты вмѣстѣ съ небольшимъ количествомъ серебряной банковой монетой, ходящей al pari съ бум. деньгами; а госуд. банкъ

[1]) Регулированіе бумажной валюты въ Россіи, Харьковъ 1896.

продолжалъ бы продажу и покупку золотой монеты по цѣнѣ 7 р. 50 к. за полуимперіалъ и 15 р. кр. за имперіалъ, что фактически было равносильно размѣну. Конечно монету надо было перечеканить, уничтоживъ на ней надписи «5» и «10 рублей». Пріемъ золотой монеты по *указному* курсу можно было бы сдѣлать обязательнымъ и между частными лицами и во всѣ казенные платежи, *пока* по такому же курсу ее покупаетъ госуд. банкъ (въ Англіи пріемъ банковыхъ билетовъ обязателенъ между частными лицами и въ казенные платежи, *пока* банкъ ихъ *размѣниваетъ* на золото). Курсъ же (разумѣется, безъ измѣненія по 7 р. 50 к. за полуимперіалъ) банкъ долженъ былъ бы объявлять на годъ впередъ (риску здѣсь не было бы никакого, такъ какъ банкъ обязывался бы по этому курсу только *покупать* золотую монету, сохраняя за собою право для ея продажи устанавливать по обстоятельствамъ и другіе курсы). Выгоды отъ такого порядка вещей были бы очень серьезны. Во первыхъ при всякихъ обстоятельствахъ (т. е. даже если бы пришлось пріостановить фактическій размѣнъ) золотая монета могла бы оставаться въ обращеніи безпрепятственно въ виду разрѣшенія сдѣлокъ на золотую валюту: эти сдѣлки можно было бы писать даже *не въ рубляхъ, а въ имперіалахъ*, создавъ для нихъ обращеніе обособленное отъ рублевой монетной единицы. Во вторыхъ даже въ случаѣ серьезныхъ замѣшательствъ можно было бы не сразу прекратить продажу золота по цѣнѣ, назначенной для покупокъ (1 р. 50 к. кр. за 1 р. з.), а продолжать ее въ болѣе ограниченномъ размѣрѣ, что сильно воспрепятствовало бы пониженію курса кред. рубля при принятіи соотвѣтствующихъ мѣръ противъ спекуляціи. Наконецъ самое прекращеніе продажи полуимперіаловъ далеко не одно и то же, что прекращеніе размѣна на золото въ девальвированной монетѣ: рубль опять сталъ бы фиксироваться къ рублю золотомъ въ 4 фр., а не въ 2.67 фр. Между тѣмъ по крайней мѣрѣ *при нормальныхъ условіяхъ* курсъ кред. рубля былъ бы вполнѣ фиксированъ [1]), не было бы никакой необходимости ни въ выпускѣ новой золотой монеты, ни въ пониженіи содержанія золота въ «золотомъ» рублѣ и т. д. Къ имперіальной же монетѣ нашей привыкли также и заграницей по ея тожественности съ наполеондорами, а золото собственно при правильной системѣ денежнаго обращенія нужно только для между-

ГИЛЬЧЕР.

[1]) Что это дѣйствительно такъ, показалъ опытъ: въ 1896 г. наши бумажныя деньги котировались вездѣ на Западѣ Европы безъ всякаго учета, любая мелкая контора въ Парижѣ за 300 кр. рублей давала [illegible] разговоровъ 800 фр., т. е. именно за 1 р. кр.—2²/₃ фр., такъ прочна была фиксація и такъ ей вѣрили. Не то было впослѣдствіи, уже *по возстановленіи размѣна* (во время парижской выставки 1900 г.), когда за 100 рублей давали уже не 266²/₃ фр., какъ слѣдовало бы, а всего 264—265 фр., съ каковымъ учетомъ ходили и наши *новыя золотыя* (5 и 10 рублевыя) *монеты*, хотя полуимперіалы одновременно ходили по курсу al pari съ 20 фр.

народныхъ разсчетовъ. Конечно сказанный порядокъ не былъ бы идеальнымъ, но онъ гораздо лучше сохранилъ бы насъ отъ возможныхъ потрясеній въ случаѣ прекращенія правильно-установленнаго размѣна и обезопасилъ бы въ то же время отъ неудобства бумажной валюты. Попутно былъ бы выясненъ и спорный вопросъ о разсчетномъ балансѣ: если бы таковой склонялся въ нашу пользу, то открытый въ обращеніе доступъ золотой монетѣ заставилъ бы ее прилить въ страну неизбѣжно, а если бы балансъ былъ для насъ неблагопріятенъ, то монета отъ насъ, наоборотъ, уплывала бы заграницу. Конечно, рѣшить этотъ вопросъ можно было бы только тогда, когда правительство прекратило бы навязыванье населенію золотой монеты, котораго слѣдовало тщательно избѣгать, ибо *золото надо хранить, а не расточать:* никогда во Франціи или Англіи ни одна контора не предлагаетъ золота, *всегда билеты*, и только если послѣднихъ *не хотятъ* брать, тогда выдаютъ золото. Если бы золото стало пускать въ обращеніе само правительство, тогда уловить его приливъ изъ-заграницы было бы уже гораздо болѣе затруднительно (но не невозможно и тогда). Казалось, что министерство финансовъ въ 1892—1895 г.г. именно придерживалось предложенной здѣсь системы: оно фиксировало постепенно курсъ кред. рубля, уничтоживъ этимъ его колебанія, добилось разрѣшенія сдѣлокъ на золотую валюту, выхлопотало даже указъ о чеканкѣ полуимперіаловъ и имперіаловъ новаго типа (съ обозначеніемъ 5 и 10 руб. *золотомъ*), ввело покупку и продажу госуд. банкомъ золотой монеты по опредѣленному курсу и пріемъ по тому же курсу въ казенные платежи,—оставалось добиться только указа о пріемѣ всѣми частными лицами золотой монеты по указному курсу, и валюта была бы *безъ всякаго риска для будущаго* урегулирована (при чемъ гораздо удачнѣй, чѣмъ въ Австріи), и вдругъ въ концѣ 1895 г. министерство финансовъ *сразу перемѣнило свою политику* и рѣшило приступить къ поспѣшному возстановленію размѣна на девальвированную (испорченную) золотую монету новаго образца. Чѣмъ руководствовался министръ финансовъ, мы не знаемъ. Чрезвычайно характерно, что, когда поднятъ былъ вопросъ о денежной реформѣ при гр. Канкринѣ, которому также удалось къ 1839 г. *урегулировать* окончательно валюту, но *не реформировать* её, этотъ осторожный и опытный министръ оказался ея *убѣжденнымъ противникомъ*, что теперь ему ставятъ въ упрекъ, обвиняя въ нерѣшительности и непрозорливости: не предвидѣлъ-де человѣкъ Крымской войны [1]) и чуть было не оставилъ передъ войною (за

[1]) Какой разумный экономистъ можетъ «предвидѣть» такія нелѣпыя войны, какъ Крымская или Турецкая 1877 г.!

15 однако до нея лѣтъ!) наше денежное обращеніе въ хаотическомъ состояніи, съ *неразмѣнными* бумажными деньгами... Однако понятно, почему гр. Канкринъ былъ противъ реформы: вѣдь на смѣну ассигнаціямъ, которыя вполнѣ были фиксированы на курсѣ 27 1/4 к. сер. и *вовсе не представлялись неразмѣнными деньгами*, но которыя не были *единственнымъ* платежнымъ средствомъ въ странѣ (наряду съ ними имѣла хожденіе невозбранно и звонкая монета), предлагались государственные кредитные билеты, имѣющіе *хожденіе на равнѣ съ серебромъ* (а фактически и съ золотомъ по цѣнѣ 5 р. 15 к. сер. за 5 р. зол.), а потому при малѣйшей заминкѣ въ размѣнѣ (а тѣмъ болѣе его прекращеніи) звонкая монета должна была изъ обращенія исчезнуть, не говоря уже о томъ, что при реформѣ населенію пришлось сдѣлать перечисленіе всѣхъ цѣнъ съ ассигнаціонной валюты на серебряную, доставившее ему много неудобствъ. Исторія нашей реформированной денежной системы есть исторія постепеннаго исчезновенія (задержаннаго только чрезвычайно выгодными платежными балансами) изъ обращенія накопленной до реформы звонкой монеты, исчезнувшей *сразу*, какъ только размѣнъ былъ «временно» пріостановленъ (въ концѣ 50-ыхъ г.г. прошлаго столѣтія). Благодаря реформѣ, говорятъ, можно было для военныхъ цѣлей выпустить на 400 мил. руб. *сер.* кред. билетовъ, но во первыхъ, быть можетъ, еслибы ихъ нельзя было выпустить, то и самой войны не было бы затѣяно, а во вторыхъ, кто мѣшалъ выпустить на 1500 мил. руб. *ассигнацій*, и не слѣдуетъ преувеличивать опасности возможнаго ихъ паденія, пугаясь столь крупной цифры ихъ: французскому банку пришлось выпустить въ 1870—71 г.г. билетовъ на 4.000 мил. фр., а какъ мало упалъ ихъ курсъ! Не слѣдуетъ преувеличивать и неудобствъ обращенія ассигнацій на ряду съ звонкой монетой, особенно неудобствъ «простонародныхъ» лажей (которые въ наше время наврядъ ли могли возникнуть). Вѣдь эти лажи были простымъ слѣдствіемъ оцѣнки товаровъ на серебро и ассигнаціи, при чемъ покупателю представлялось на выборъ платить въ той или другой валютѣ, получая въ свою пользу или приплачивая въ зависимости отъ своего выбора: это былъ одинъ изъ удобныхъ для торговцевъ способовъ «запроса» и «уступки» съ запрошенной цѣны, не болѣе, и изъ за одного этого не стоило бы затѣвать реформу. О послѣдней мы въ своемъ мѣстѣ высказали свой взглядъ [1]), но надо удивляться, что гр. Канкрина продолжаютъ упрекать за возраженія противъ нея: какъ будто бы реформа такъ долго и незыблемо просуществовала. Дореформенная вѣдь система съ боль-

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I. гл. II.

шимъ успѣхомъ просуществовала почти вдвое болѣе долгій срокъ. Мы дѣлаемъ это замѣчаніе, чтобы показать только, что *никакой необходимости въ 1896 г. въ окончательномъ завершеніи нашей денежной реформы не существовало*, и что въ своемъ прежнемъ видѣ, упорядоченномъ мѣрами, принятыми въ 1893—1895 г.г., она могла бы съ большимъ успѣхомъ существовать, какъ доказываетъ опытъ нашего денежнаго обращенія въ 1812—1843 г.г.

II.

14-го марта 1896 года было составлено и внесено для разсмотрѣнія въ комитетъ финансовъ представленіе м-ра ф-овъ *объ исправленіи денежнаго обращенія* [1]). Представленіе начиналось краткимъ изложеніемъ состоянія нашей денежной системы, начиная съ 1-го іюля 1839 года и кончая мѣрами, принятыми въ 1893—95 г.г. Указывая, что «въ настоящее время осуществлена почти полная устойчивость курса, около средняго за послѣдніе годы уровня 66²/₃ коп. зол. за 1 руб. кредит.», министръ финансовъ заключалъ, что «указанный уровень денежнаго курса представляется наиболѣе близкимъ къ той цѣнѣ кред. рубля, по которой за продолжительный промежутокъ времени производились всѣ внутренніе и внѣшніе платежи. Къ этой цѣнѣ рубля приспособилась вся хозяйственная жизнь государства и примѣнились какъ сельско-хозяйственные, такъ и торгово-промышленные обороты и разсчеты. По симъ основаніямъ сохраненіе этого курса признается т. с. Витте наиболѣе правильнымъ и полезнымъ для развитія государственнаго и народнаго благосостоянія. Періоду неразмѣнныхъ бумажныхъ денегъ, наступившему и существовавшему въ силу неблагопріятныхъ историческихъ событій и особливо вслѣдствіе обѣихъ восточныхъ войнъ, можетъ и долженъ быть положенъ конецъ по возможности въ ближайшемъ будущемъ.» [2]). Для доказательства необходимости реформы м-ръ ф-овъ представилъ довольно пространное изображеніе разстройства народнаго хозяйствз и финансовъ всякой страны съ неустроенной валютой, заключая (со словъ проф. Кауфмана), что преобразованіе 1843 г. было «актомъ спасенія Россіи отъ величайшей опасности, если бы война ее застигла съ разстроеннымъ (!) денежнымъ обращеніемъ въ 596 мил. ассигн. рублей, едва сохранившихъ ¹/₄ часть *своей* цѣны [3])... Кредитный рубль даже во время мира обнаружилъ уже способность упасть до

[1]) Дѣло Особ. Канц. по кред. части, отд. II, ст. I, № 4600, 84 печатныя страницы in. 4°.

[2]) Ibid. стр. 4—5.

[3]) Какъ будто бы ассигнаціи когда либо были размѣнны на *серебро*, а не на мѣдь!

половины своей цѣны. Тѣмъ болѣе имѣется основаніе допускать, что послѣ сорокалѣтняго предоставленія собственной его судьбѣ и пребыванія его въ хроническомъ разстройствѣ, чрезвычайныя военныя обстоятельства могутъ его крайне понизить [1]). Очевидно, что недопущеніе до такого паденія составляетъ лишь актъ государственнаго самосохраненія» [2]). Касаясь «юридической» стороны вопроса, т. е. на какую монету серебряную или золотую обязано производить размѣнъ правительство, м-ръ ф-овъ указывалъ на мнѣнія, высказанныя по дѣлу въ коммиссіи 6 окт. 1895 г., присоединялся къ мнѣнію большинства, высказавшагося за право размѣна на серебро и заключалъ [3]): «1) утвержденіе курса кред. рубля на настоящемъ его уровнѣ (1 р. сер.=66²/₃ к. зол.), болѣе высокомъ сравнительно съ цѣною металла, заключающагося въ серебряномъ рублѣ (4 зол. 21 дол.=51,46 зол. коп. по цѣнѣ серебра 31⁵/₁₆ пенсовъ за унц. станд.), *не есть девальвація* и 2) самое возникновеніе разномыслія по вопросу о размѣнѣ кред. билетовъ въ особой юридической коммиссіи показываетъ, какъ несовершенно и запутано наше законодательство по этому вопросу первостепенной важности и насколько необходимъ пересмотръ этого законодательства, дабы для всѣхъ и каждаго было ясно, чѣмъ именно, по своей природѣ, являются тѣ 1.121 мил. кр. билетовъ, которые почти исключительно служатъ у насъ для денежныхъ оборотовъ и какова законная цѣнность этихъ билетовъ». Затѣмъ, оставляя въ сторонѣ юридическую точку зрѣнія, согласно которой приходилось производить размѣнъ по *нарицательной* цѣнѣ на серебро или на золото, министръ финансовъ находилъ, что причины *экономическаго* свойства дѣлаютъ невозможнымъ осуществленіе ни того, ни другого рѣшенія, ибо для народнаго хозяйства это было бы одинаково убыточно: серебро слишкомъ понизилось въ цѣнѣ, и возстановленіе размѣна на серебряные рубли было бы равносильно катастрофѣ, отъ которой тѣ же кред. билеты вдругъ потеряли бы четверть своей стоимости. Размѣнъ же al pari на золото, если бы даже правительство изыскало для этого средства, *разорилъ бы населеніе* точно также, какъ разорилъ бы его размѣнъ на упавшіе въ цѣнѣ серебряные рубли. По всему народному хозяйству должна была бы произойти сплошная переоцѣнка всѣхъ имуществъ, всѣхъ заработковъ и доходовъ, всѣхъ денежныхъ суммъ, допускающихъ измѣненіе для приспособленія къ новой увеличенной

---

[1]) А покупка и продажа золота госуд. банкомъ будетъ уже безсильнымъ средствомъ предотвратить это паденіе?

[2]) Представленіе, стр. 15.

[3]) Ibid., стр. 18.

денежной единицѣ. Эта сплошная переоцѣнка должна была бы вести ко всеобщему пониженію и уменьшенію суммъ, въ которыхъ выражаются цѣны товаровъ и имуществъ, доходы и заработки, и совершенно естественно, что такой переворотъ ощутится населеніемъ, какъ всеобщее обѣдненіе. При томъ всѣ коренныя основанія важнѣйшихъ отраслей хозяйства Россіи заново переустраивались съ начала 1860-ыхъ годовъ, въ послѣднія 35 лѣтъ, когда все приспособилось къ кред. рублю: на него опирались всѣ разсчеты земледѣлія, торговли и промышленности, на немъ построилась новая система банковъ и частнаго кредита, на немъ держатся тарифы ж. дорогъ и иныхъ путей сообщенія, на томъ же кред. рублѣ держатся оклады совершенно новой налоговой системы, переплетающейся съ самыми различными интересами той громадной налогоплатежной силы, съ которою должно считаться государственное хозяйство и которую оно должно возможно болѣе щадить. При такихъ условіяхъ замѣна кредитнаго рубля гораздо болѣе его цѣннымъ золотымъ рублемъ въ одну пятую часть полуимперіала представляла бы самый коренной, гибельный для народнаго хозяйства переворотъ, который особенно тягостно отразился бы на госуд. и народ. хозяйствѣ вслѣдствіе непреоборимыхъ затрудненій, связанныхъ съ переводомъ долговыхъ отношеній съ почвы кред. рубля на почву золотого рубля, болѣе цѣннаго на одну треть. Окончательный результатъ сказаннаго переворота заключался бы въ уменьшеніи всякаго имущества и всякаго дохода (?); только долговыя претензіи и долговыя обязательства составляли бы исключеніе и чувствительно увеличились бы въ ущербъ должниковъ и къ выгодѣ кредиторовъ. Еще хуже было бы, еслибы настоящее положеніе ден. обращенія было оставлено неприкосновеннымъ въ надеждѣ на постепенное возвышеніе курса кред. рубля до паритета съ золотымъ. Тогда кризисъ распространился бы на многіе годы, цѣны на предметы вывоза, главнѣйше—хлѣба были бы понижены, а съ тѣмъ падали бы цѣны и на землю, напротивъ цѣны иностранныхъ товаровъ стали бы понижаться, убивая своею конкурренціей внутреннее производство, при чемъ въ виду существованія торговыхъ договоровъ мы не могли бы защищаться при помощи повышенія таможенныхъ тарифовъ. Но возстановленіе курса—вещь неосуществимая. Стремленіе предоставить курсъ его собственной судьбѣ въ расчетѣ на его поднятіе въ будущемъ представляло бы собой предложеніе отказаться отъ всякой попытки произвести денежную реформу. Оно являлось бы замаскированнымъ желаніемъ затормазить вѣрное дѣло въ виду ожиданій будущаго, по всѣмъ вѣроятіямъ неосуществимыхъ [1])».

---

[1]) Представленіе, стр. 19—26.

М-ръ ф-овъ заключалъ изъ приведенныхъ соображеній, что «на почвѣ нынѣшней монетной системы возобновленіе размѣна кред. билетовъ на звонкую монету и преобразованіе денежнаго обращенія невозможны. Отсюда—одна изъ существеннѣйшихъ частей преобразованія должна заключаться въ установленіи новой монетной системы». Построить ее на серебрѣ представлялось, по мнѣнію министра, невозможнымъ вслѣдствіе крайней неустойчивости цѣнъ на этотъ металлъ, наблюдаемой съ 1873 г. въ теченіе болѣе 20 лѣтъ безъ всякой надежды на улучшеніе дѣла. По той же причинѣ и биметаллизмъ представлялся ненадежною системой, отъ которой приходилось отказываться всѣмъ странамъ, гдѣ она была принята. И слѣдовательно оставался только золотой монометаллизмъ. «Металлъ, избираемый основаніемъ монетной, а вмѣстѣ съ тѣмъ и всей денежной системы, долженъ быть совершенно очевиднымъ, общепризнаннымъ, никакихъ сомнѣній невозбуждающимъ, выраженіемъ силы и могущества, а этимъ свойствомъ обладаетъ въ экономическомъ мірѣ только золото [1]). Что касается до курса для перехода къ золотому обращенію, то таковой м-ръ ф-овъ находилъ наиболѣе правильнымъ принять въ отношеніи $^2/_3$ руб. зол. къ 1 руб. кред. «Нельзя, конечно, сказать, что курсъ долженъ быть $66^2/_3$ к. зол., а не 65 к. з. и не 68 к. зол., но можно съ увѣренностью отвѣтить, что курсъ стóить на золото не 50 к. и не 82 к., а именно около $66^2/_3$ к. Движенія курса вверхъ и внизъ происходили въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ около нѣкоторой средней=между 63 и 65 к. зол. Отклоняясь подъ вліяніемъ многоразличныхъ причинъ, среди которыхъ спекуляція играла не послѣднюю роль, то въ одну, то въ другую сторону, курсъ имѣлъ видимое тяготѣніе къ вышеозначенной средней, какъ бы выражающей собою нормальную оцѣнку кред. рубля на золото. Для намѣченной цѣли точность въ копѣйкахъ и доляхъ послѣднихъ не имѣетъ значенія. Важно лишь, что установленный курсъ весьма близокъ къ среднему» [2]). Но важно, соотвѣтствуетъ ли цѣна кред. рубля въ $66^2/_3$ к. з. экономическимъ силамъ страны и финансовымъ средствамъ казны, другими словами, каково состояніе нашего расчетнаго баланса, *не требуется ли по нему значительныхъ доплатъ, что изъ года въ годъ могло бы повести или къ истощенію золотого запаса, или къ значительному увеличенію задолженности.* Разбирая этотъ вопросъ м-ръ ф-овъ приходилъ къ заключенію, что *такой опасности нѣтъ и не предвидится* въ будущемъ, ибо съ 1888 г. по 1896 г. наличность

---

[1]) Ibid., стр. 26—34.

[2]) Ibid., стр. 35—39.

наша возрасла на 387 мил. руб., изъ которыхъ 264½ мил. руб. получено за счетъ заключенныхъ заграницей займовъ правительственныхъ и желѣзнодорожныхъ, а равно за счетъ продажи процентныхъ бумагъ на иностранныхъ рынкахъ, а остальные 122½ мил. руб. зол. приходятся на долю нашего разсчетнаго баланса и внутренней добычи золота, которая за это время достигла 240 мил. руб. зол. Слѣдовательно въ среднемъ за 8 лѣтъ мы отдавали заграницу *только* половину своей добычи золота, а другая половина оставалась въ странѣ. Въ такомъ положеніи надлежитъ признать, что утвержденіе курса на настоящемъ его уровнѣ не грозитъ исчерпать нашъ золотой запасъ путемъ международныхъ платежей, а *въ будущемъ можно скорѣе ожидать дальнѣйшаго измѣнія разсчетнаго баланса въ нашу пользу* [1]). Что касается вопроса до вліянія нашей заграничной задолженности на положеніе разсчетнаго баланса, то м-ръ ф-овъ смотрѣлъ на это дѣло весьма оптимистически, доказывая, что изъ 105 мил. руб. зол. платежей по металлическимъ нашимъ займамъ до 10% приходится на часть ихъ, размѣщенную внутри страны, нѣкоторое количество купоновъ попадаетъ въ таможенные платежи и по разсчетамъ за товары, почему и не требуетъ оплаты золотомъ заграницей, наконецъ въ послѣдніе годы торговый балансъ даетъ нашу пользу 75—150 мил. руб. з. въ годъ (каковая сумма въ будущемъ *должна еще возрасти*) и добывается внутри Россіи золота на 30 мил. руб. з. въ годъ. «Этого золота въ связи съ благопріятнымъ торговымъ балансомъ вполнѣ достаточно для покрытія металлическихъ платежей заграницею, и такимъ образомъ наша внѣшняя задолженность не должна внушать опасеній относительно возможности сохраненія внутри страны имѣющагося запаса золота». Приливъ же къ намъ обратно размѣщенныхъ заграницей бумагъ, съ установленіемъ размѣна, становится гораздо менѣе вѣроятнымъ (при нормальныхъ условіяхъ), чѣмъ при господствѣ бумажной валюты, такъ какъ курсы ихъ должны возрасти: «недовѣріе, вполнѣ естественное къ странѣ съ расшатанной денежной системой не можетъ не оказывать вліянія на курсъ проц. бумагъ, въ цѣнѣ коихъ учитывается рискъ въ полученіи дохода. *Постоянная аккуратность въ нашихъ расчетахъ по займамъ, даже въ самые тяжелые моменты, не могла себѣ найти должной оцѣнки именно въ виду недовѣрія къ достигнутымъ финансовымъ и экономическимъ успѣхамъ.* Посему окончательное упорядо-

---

[1]) Считаемъ необходимымъ напомнить отъ себя, что, начиная съ 1892 г. расчетный балансъ былъ вовсе *не въ нашу пользу*, и благопріятныя цифры получились у м-ра ф-овъ только потому, что онъ ввелъ въ свой расчетъ цифры *прежнихъ* благопріятныхъ, безвозвратно миновавшихъ и неимѣющихъ никакого значенія для будущаго, 1888—1891 г.г.

ченіе валюты, могущее явиться лишь результатомъ таковыхъ успѣховъ, *не можетъ не оказать самаго благопріятнаго вліянія на оцѣнку нашей кредитоспособности* и на интересъ заграничныхъ держателей къ русскимъ фондамъ». Даже въ случаѣ какихъ-либо исключительныхъ обстоятельствъ (война) страны съ металлической валютой гораздо скорѣе находятъ необходимыя имъ средства и менѣе разстраиваютъ свое экономическое и финансовое положеніе, нежели страны съ валютой бумажной, при чемъ особенно опасаться прилива къ намъ въ этомъ случаѣ нашихъ фондовъ изъ-за границы нѣтъ основаній вслѣдствіе неизмѣнно продолжающагося изъ году въ годъ накопленія тамъ свободныхъ капиталовъ, ищущихъ помѣщенія даже въ совершенно ненадежныхъ спекулятивныхъ бумагахъ [1]).

Далѣе м-ръ ф-овъ дѣлалъ краткій очеркъ составныхъ частей нашего денежнаго обращенія [2]), указавъ слѣдующія его особенности и недостатки: «1) уже давно наше обращеніе почти исключительно бумажное; его металлическую часть до послѣдняго времени наполняла одна размѣнная монета; въ качествѣ *размѣнной* монеты начинаетъ обращаться *серебряная монета полноцѣнная* [3]); 2) орудія бумажнаго обращенія, т. е. кред. билеты всѣхъ шести достоинствъ, имѣютъ всѣ свойства государственныхъ (бумажныхъ) денегъ, съ своей самостоятельной единицей, съ общеобязательностью пріема во всѣ платежи, съ преобладаніемъ надъ звонкою монетою даже въ тѣхъ случаяхъ, напр., гдѣ по условіямъ сдѣлки платежъ выговоренъ въ звонкой монетѣ; 3) кред. билеты выпускаетъ въ обращеніе гос. банкъ, но выпускаетъ не за свой счетъ, а за счетъ госуд. казначейства. Такимъ образомъ объемъ бумажнаго обращенія, а, слѣд., и объемъ всего денежного обращенія, какъ онъ образовался въ настоящее время (болѣе 1100 мил. р.), опредѣлился случайностями политическихъ затрудненій и военныхъ обстоятельствъ; 4) при неразмѣнности кред. билетомъ объемъ ихъ обращенія не имѣетъ никакого регулятора, дѣйствующаго безостановочно, помимо политики финансоваго управленія. Вслѣдствіе этого наше денежное обращеніе въ одни періоды года, напр. зимою обременено чрезмѣрнымъ количествомъ кред. билетовъ, въ другіе же періоды (напр. осенью) страдаетъ недостаткомъ орудій обращенія, хотя въ то же время въ кладовыхъ госуд. банка покоится золото на сотни милліоновъ рублей; 5) во

---

[1]) Представленіе, стр. 40—44.

[2]) Ibid., стр. 44—53. Очеркъ этотъ былъ составленъ преимущественно на основаніи данныхъ, представленныхъ въ коммиссію 6 окт. 1895 г. *П. П. Цитовичемъ.*

[3]) Итакъ самъ м-ръ ф-овъ признавалъ эту якобы полноцѣнную серебр. монету только размѣнной. Спрашивается: почему же какъ разъ въ 1896 г. эта *размѣнная* монета навязывалась всѣмъ и каждому въ качествѣ полноцѣнной?

всѣхъ своихъ составныхъ частяхъ наше денежное обращеніе разошлось какъ съ монетнымъ законодательствомъ, такъ и съ законоположеніями о кред. билетахъ. Въ описанномъ видѣ и дѣйствіи денежное обращеніе очевидно разстроено во всѣхъ своихъ частяхъ и примѣненіяхъ. Оно портилось постепенно, въ теченіе четырехъ десятковъ лѣтъ, испортилось поэтому незамѣтно для огромного большинства населенія. Одна половина этого большинства не знаетъ и не помнитъ, а другая, старѣйшая, забыла, что не прошло полвѣка съ того времени, когда и въ Россіи было иное—правильное денежное обращеніе [1])». Отсюда необходимость исправленія существующаго порядка вещей, въ основаніе котораго (исправленія) должно быть прежде всего принято и проведено то положеніе, что «непосредственно отъ преобразованія ден. системы никто не долженъ ни обѣднѣть, ни разбогатѣть, оно должно лишь подъ всякую оцѣнку подъ всякое имущество, подъ всякій разсчетъ, доходъ и заработокъ подвести прочный, устойчивый фундаментъ, на которомъ все стояло бы твердо, внѣ опасности потрясеній или неожиданностей» [2]). «Нынѣшнее бум. обращеніе господствуетъ внутри страны почти исключительно; лишь въ самое послѣднее время оно уступило нѣкоторую долю своего господства обращенію золотому. Нынѣшняя единица кредитнаго обращенія—кредитный рубль уже давно отрѣшился отъ своего измѣрителя, серебрянаго рубля, въ послѣдніе годы чувствительно превысилъ послѣдній въ своей покупной силѣ и, какъ самостоятельная денежная единица, лежитъ уже много лѣтъ въ основаніи всѣхъ оцѣнокъ и расчетовъ, всѣхъ наличныхъ и долговыхъ имуществъ, всѣхъ доходовъ и расходовъ, всѣхъ заработковъ и услугъ. Рушить, слѣдовательно, эту единицу въ размѣрѣ установившейся нынѣ ея покупной силы, не только нѣтъ необходимости, но и весьма опасно; это значило бы произвести сильнѣйшія потрясенія въ имущественныхъ отношеніяхъ и положеніяхъ, въ отношеніяхъ реальнаго и личнаго кредита. Болѣзнь кред. рубля заключается не столько въ томъ, что онъ шатокъ и, безъ особеннаго за нимъ ухода со стороны м-ва ф-овъ, подверженъ колебаніямъ на биржѣ дома и заграницей [3]), а, главнѣйше, въ томъ, что онъ не имѣетъ подъ собою металлической основы и, слѣд., не имѣетъ никакой, точно отвѣчающей его нынѣшней покупной силѣ, металлической равноцѣнности. Такую

---

[1]) Представленіе, стр. 54—55.

[2]) Ibid, стр. 56.

[3]) Мы думаемъ, напротивъ, что въ этомъ-то главнѣйшая «болѣзнь» кред. рубля и заключалась. Еслибы курсъ его былъ вполнѣ устойчивъ, то совершенно незачѣмъ было бы и затѣвать денежную реформу. Но безъ *золотой* основы, конечно, курсъ бум. денегъ упрочить невозможно, почему и нужна была реформа.

равноцѣнность кред. рубль можетъ теперь найти единственно въ золотѣ. При установившейся нынѣ покупной силѣ кред. рубля его метал. равноцѣнность составляетъ вѣсовая величина чистаго золота $2\left(\frac{2\text{ зол. }69{,}36\text{ дол.}}{10.3}\right)$, т. е. 17,424 долей чистаго золота. Но для этого должна появиться новая золотая монета въ рубляхъ и копейкахъ, точно отвѣчающихъ нынѣшнему кред. рублю и его кредитнымъ копейкамъ. Иными словами, долженъ появиться новый золотой рубль, вполнѣ равноцѣнный кред. рублю, который долженъ стать размѣннымъ на золотой по предъявленіи. Только такимъ способомъ можно избѣжать всякихъ искуственныхъ измѣненій существующаго положенія вещей и не посягать на установившееся отношеніе между кредитной и золотой валютой. Но тогда само собою вновь достигается единство нашей денежной системы,—не черезъ уничтоженіе кред. рубля, какъ это было съ рублемъ ассигнаціоннымъ, а чрезъ сліяніе обѣихъ единицъ въ одну всеобщую денежную единицу, имѣющую матеріалъ своей покупной силы въ золотѣ, а своего представителя, всегда превращаемаго въ золото,—въ кредитномъ билетѣ. Существующіе нынѣ кред. билеты *не выкупаются, не извлекаются изъ обращенія, не уничтожаются* и не замѣняются другими кредитными знаками высшей покупной силы. Новая золотая монета становится основною монетой имперіи, обязательной къ пріему во всѣ платежи безъ ограниченія въ количествѣ; какъ монета основная, она не только даетъ цѣнность кред. рублю, а чрезъ него поддерживаетъ все кредитное обращеніе, но и сообщаетъ свое достоинство прочимъ орудіямъ металлическаго обращенія—монетѣ серебряной и мѣдной; обѣ послѣднія получаютъ свое достоинство, свою нарицательную цѣну отъ основной монеты имперіи и на нее опираются въ своемъ обращеніи, по скольку таковое необходимо въ облегченіе и въ восполненіе обращенія золотой монеты и ея представителей—кред. билетовъ, слѣд., серебряная полноцѣнная монета изъ основной превращается въ *монету по примѣненію*, т. е. съ заимствованной нарицательной цѣной, и, какъ таковая, не имѣетъ обязательности пріема въ платежи въ неограниченныхъ суммахъ, тѣмъ болѣе *не способна къ выдачамъ изъ госуд. банка по размѣну кред. билетовъ*. Существующая нынѣ имперіальная и полуимперіальная монета огромному большинству населенія почти незнакома, даже въ прежнее время, до разстройства ден. обращенія, обращалась мало и, потому *появленіе золотой монеты новаго вида не можетъ породить какихъ-либо замѣшательствъ и недоразумѣній въ привычномъ денежномъ счетѣ*» [1]).

[1]) Представленіе, стр. 57—61. Замѣчаніе, что золотая монета *въ прежнее время* мало находилась въ обращеніи—несправедливо, такъ какъ чеканка ея въ 3½ раза превышала по цѣнности чеканку монеты серебряной. Съ начала 1860-ыхъ годовъ и

Послѣднія страницы [1]) своего представленія м-ръ ф-овъ посвящалъ объясненіямъ по поводу организаціи у насъ эмиссіонной операціи, опредѣляя различіе между настоящими банковыми билетами, выпускаемыми для нуждъ торговли и промышленности и между бумажными деньгами, выпускаемыми для нуждъ госуд. казначейства, а также приводя разныя справки, касающія организаціи эмиссіоннаго дѣла въ Англіи, Франціи и Германіи. М-ръ ф-овъ находилъ, что для обезпеченія размѣна бумажныхъ знаковъ необходимы: 1) выпускъ билетовъ исключительно для потребностей банка, какъ кред. учрежденія, т. е. для его коммерческихъ операцій, и 2) точное и правильное опредѣленіе наибольшаго количества банковыхъ билетовъ, которое эмиссіонное учрежденіе можетъ выпустить. «Наиболѣе цѣлесообразною системою покрытія банковыхъ билетовъ слѣдуетъ признать такъ называемое банковое покрытіе, т. е. обезпеченіе банк. билетовъ (количество которыхъ не можетъ быть увеличено выше нѣкоторой максимальной нормы, опредѣленной абсолютно или поставленной въ зависимость отъ наличности металла) извѣстнымъ количествомъ золота и *цѣлесообразнымъ помѣщеніемъ средствъ банка въ благонадежные, по возможности, легко реализуемые краткосрочные активы*, въ особенности подъ учетъ векселей. Необходимую сумму метал. фонда теоретически опредѣлить нельзя ни въ абсолютной ея величинѣ, ни относительно находящихся въ обращеніи билетовъ. Она зависитъ отъ общаго состоянія кредита, отъ положенія денежныхъ рынковъ, отъ состоянія народнаго хозяйства, отъ международныхъ условій, отъ періодическихъ потребностей населенія въ деньгахъ, отъ собственной политики банка и наконецъ, отъ степени довѣрія къ банку, какъ къ эмиссіонному учрежденію. Поэтому надлежитъ разсматривать вопросъ о величинѣ размѣннаго фонда не отдѣльно, но непремѣнно въ связи съ другими активами и пассивами банка. Очевидно, что при болѣе долгосрочномъ активномъ портфелѣ и при большей наличности вкладовъ краткосрочныхъ и до востребованія фондъ долженъ быть больше, нежели въ обратномъ случаѣ». У насъ м-ръ ф-овъ находилъ возможнымъ принять, что госуд. банкъ долженъ имѣть для обезпеченія непрерывнаго размѣна не менѣе $1/2$ суммы выпущенныхъ кред. билетовъ—въ золотѣ, при

до 1895 г. золотой монеты въ обращеніи дѣйствительно не было, хотя мало можно было найти въ Россіи людей (даже между крестьянами), которые не *видѣли* бы вовсе золотой нашей монеты (особенно кто помнилъ войну 1877—78 г.г., когда всѣ платежи по арміи производились золотомъ, или кто имѣлъ дѣло съ таможнями и съ заграницей). А съ 1895 г. золотые полуимперіалы буквально навязывались всѣмъ и каждому, и появленіе новой монеты съ надписью *тождественой* съ прежней, но *разной* стоимости на самомъ дѣлѣ, не могло не произвести замѣшательства.

[1]) 62—77.

чемъ количество непокрытыхъ билетовъ не должно превышать 500 мил. руб. [1]). Норму эту м-ръ ф-овъ получалъ, предполагая, что *рублевые и трехрублевые билеты вовсе не будутъ представлены къ размѣну*, 5 рублевыхъ и 10 рублевыхъ не болѣе какъ на половину, а 25 и 100 рублевыхъ не болѣе $^4/_5$—$^3/_4$ всего ихъ количества, итого до 47% всей суммы кред. билетовъ, т. е. до 500 мил. р., съ другой стороны вкладовъ частныхъ лицъ на текущіе счеты и до востребованія числилось къ 1 дек. 1895 г. въ государственномъ и частныхъ банкахъ на сумму до 527 мил. руб., каковую цифру м-ръ ф-овъ считалъ изъ всего выпуска кред. билетовъ незавязанною въ разсчетахъ, а потому могущую быть предъявленной къ размѣну, а около 600 мил. руб. считались имъ завязанными въ торговопромышленныхъ оборотахъ страны и потому неподлежащими предъявленію къ размѣну. «Принятіе этой нормы является тѣмъ болѣе безопаснымъ, что по мѣрѣ предъявленія къ размѣну кред. билетовъ и уменьшенія ихъ количества, сумма могущихъ оставаться непокрытыми билетовъ, опредѣляемая въ размѣрѣ, равномъ половинѣ всей суммы обращающихся билетовъ, будетъ параллельно уменьшаться. Въ то же время норма эта, при тѣхъ условіяхъ, при которыхъ реформа проводится, даетъ достаточный просторъ для увеличенія числа орудій обращенія въ случаѣ надобности. Дѣйствительно, запасъ золота у насъ свыше 700 мил. руб. з. (или свыше 1.050 руб. кр.), слѣд., денежное обращеніе можетъ составить около 1,550 мил. руб. и кромѣ того возможно выпустить еще *около 50 мил. руб. высокопробнаго серебра*, что вмѣстѣ даетъ 1600 мил. руб. могущихъ быть выпущенными въ обращеніе денежныхъ знаковъ, т. е. примѣрно на 480 мил. руб. болѣе противъ настоящей суммы обращенія. Конечно, нормы, указанныя выше, суть съ одной стороны наименьшая—относительно доли билетнаго обращенія, которая должна быть обезпечена золотомъ и съ другой стороны наибольшая—относительно могущей оставаться непокрытой золотомъ суммы кред. билетовъ. Въ дѣйствительности размѣнъ будетъ начатъ со средствами гораздо болѣе обширными и, надо надѣяться, будетъ поддерживаемъ въ будущемъ съ значительнымъ превышеніемъ требуемыхъ закономъ нормъ, значеніе которыхъ заключается глав. образомъ въ предоставляемой ими общественному мнѣнію гарантіи, что правительство никогда не допуститъ такой банковой политики, которая не только перешла бы за эти предѣлы, но и приблизилась бы къ нимъ и что, слѣдова-

---

[1]) Въ Англіи непокрытые билеты не должны превышать 16.450.000 р., т. е. 155.575.875 р., въ Германіи 292 мил. мар. или 135.167.000 руб. (для центральныхъ банковъ), въ Австро-Венгріи 200 мил. гульд. или 157.511.992 р.

тельно, размѣнъ будетъ совершаться безостановочно и на прочныхъ началахъ».

По поводу вопроса объ оплатѣ тамож. пошлинъ м-ръ ф-овъ рекомендовалъ временно продолжать взыманіе ихъ золотою монетой въ натурѣ «дабы не отвлекать кред. билетовъ на окраины для оплаты пошлинъ и не затруднять тѣмъ естественнаго хода реформы», а въ заключеніе находилъ наиболѣе удобной формой проэктируемаго закона о денежной реформѣ—Высочайшій указъ вмѣсто манифеста (какъ это практиковалось въ 1810, 1839 и 1843 г.г.) или цѣльнаго законченнаго *положенія*. Къ представленію м-ра ф-овъ приложены были 1) проэктъ Высочайшаго указа сенату о нѣкоторыхъ мѣрахъ къ исправленію денежнаго обращенія и 2) проэктъ правилъ этого исправленія, гдѣ между прочимъ (§ 16) относительно серебряной полноцѣнной монеты было сказано, что она обязательна къ пріему между частными лицами въ платежи въ количествѣ не свыше 50 руб. въ одинъ платежъ, въ казенные сборы и подати въ неограниченномъ количествѣ и въ уплату тамож. сборовъ въ количествѣ *не свыше 1 руб.* въ одинъ платежъ.

Комитетъ финансовъ, куда поступило изложенное нами въ общихъ чертахъ представленіе м-ра ф-овъ, посвятилъ его обсужденію *пять* засѣданій (19, 27 и 28 марта и 1 и 12 апр. 1896 г.), подъ предсѣдательствомъ Д. М. Сольскаго и въ составѣ восьми членовъ (Вел. Кн. Константина Константиновича, М. Каханова, М. Н. Островскаго, В. М. Маркуса, Т. И. Филипова, Ѳ. Г. Тернера, С. Ю. Витте и А. Н. Иващенкова) и приглашеннаго въ засѣданіе комитета бывшаго предсѣдателя коммиссіи 6 октября 1895 г. сенатора Голубева. Въ общемъ комитетъ отнесся чрезвычайно сочувственно къ проэкту м-ра ф-овъ, прямо высказавъ, что «переходъ страны къ обращенію металлическихъ денегъ и размѣнныхъ на нихъ знаковъ имѣетъ столь первостепенно важное государственное значеніе, что скорѣйшее осуществленіе этой мѣры должно было быть постоянною цѣлью финансоваго управленія и что управленіе это было обязано воспользоваться первою возможностью для возбужденія вопроса объ окончательномъ разрѣшеніи дѣла» [1]. А затѣмъ, выслушавъ заключеніе сенатора Голубева, который въ коммиссіи 6 окт. 1895 г. высказывался за *юридическую* обязанность государства уплатить по кред. билегамъ золотомъ al pari, но въ засѣданіяхъ комитета финансовъ высказалъ, что эта чисто частноправовая точка зрѣнія не можетъ быть примѣнена въ области госуд.

---

[1]) Краткій протоколъ засѣданій к-та ф-овъ, стр. 1.

права, къ которой принадлежатъ узаконенія о денежномъ обращеніи, и, что, слѣдовательно, государство можетъ измѣнить свои прежнія постановленія о размѣнѣ, если того требуетъ общее благо всего населенія,—комитетъ финансовъ вполнѣ согласился съ министромъ и на счетъ необходимости перехода къ золотому монометаллизму и на счетъ фиксаціи курса кред. рубля на уровнѣ 1 р. 50 к. кр. за 1 р. зол. [2]). Достаточно успокоительнымъ нашелъ комитетъ и тѣ цифры, касающіеся нашего разсчетнаго баланса, которыя были ему представлены м-омъ ф-овъ, хотя было все таки обращено вниманіе на ухудшеніе нашего платежнаго баланса въ послѣдніе годы. Комитетъ призналъ, что, если руководствоваться результатами расчетнаго баланса собственно за послѣдніе годы, надлежитъ признать, что допустить нѣкоторое пониженіе курса при размѣнѣ было бы осторожнѣе, ибо, вопреки довольно распространенному взгляду, курсъ кред. рубля въ эти годы *приходилось скорѣе поддерживать, чѣмъ понижать*. Припомнили и проэктъ И. А. Вышнеградскаго возстановить размѣнъ на уровнѣ. 1 р. кр.=62½ к. з., или 8 р. кр. за полуимперіалъ; было высказано, что курсъ 66⅔ к. з. за 1 р. кр. есть *высшій предѣлъ* и что *при избраніи его для размѣна до извѣстной степени учтено впередъ развитіе производительныхъ силъ нашей родины*, благодаря которому надо ожидать дальнѣйшаго улучшенія нашихъ международныхъ расчетовъ. Тѣмъ не менѣе к-тъ приходилъ къ заключенію, что «открытіе размѣна и по существующему курсу 66⅔ к. должно считаться *обезпеченнымъ*, если страна останется *при нормальныхъ экономическихъ условіяхъ* и исправленное денежное обращеніе будетъ регулировано съ должною осматрительностью, которую надлежитъ усугубить на первое время, пока новое дѣло не войдетъ въ обычныя рамки». Текущіе расходы по займамъ, не смотря на большую задолженность страны заграницею не должны вліять, по мнѣнію комитета, на обезпеченность размѣна, а опасенія относительно обратнаго прилива въ Россію крупныхъ суммъ помѣщенныхъ заграницею займовъ признаны были—не основательными, ибо отъ возстановленія правильнаго денежнаго обращенія кредитъ Россіи, *всегда бывшій крѣпкимъ*, еще болѣе возрастетъ, и при нормальныхъ условіяхъ наши бумаги будутъ притекать къ намъ только при условіи пріумноженія богатства русскаго народа. При исключительныхъ же обстоятельствахъ еще вопросъ: что выгоднѣе для страны, оставаться ли съ кред. билетами, которыхъ не будутъ брать иностранцы, безпомощнымъ свидѣтелемъ крушенія своего кредита, или имѣть возможность, благодаря запасу металлическихъ денегъ, явиться въ крити-

---

[2]) Ibid., стр. 2—6.

ческую минуту покупателемъ на свои бумаги и тѣмъ, если не остановить, то, конечно, ослабить панику [1]).

Опасность для размѣна комитетъ видѣлъ только въ случаѣ войны и въ «неопредѣленности того, какой оборотъ приметъ кризисъ, тяготѣющій повсемѣстно надъ сельско-хозяйственною промышленностью». Но опасенія войны, по мнѣнію к-та, служатъ только весьма вѣсскимъ аргументомъ въ пользу принятія обсуждаемой мѣры, такъ какъ опытъ показываетъ, что государства съ правильной валютой легче переносятъ подобные удары, чѣмъ съ разстроенной. А что касается до кризиса сельско-хозяйственной промышленности, то «если неблагопріятное положеніе вещей въ этой области обострится и продолжится въ теченіе большого промежутка времени, то это можетъ отразиться и на нашемъ разсчетномъ балансѣ; однако съ какою либо точностью предвидѣть послѣдствія этого кризиса въ настоящее время невозможно и потому всякія дальнѣйшія сужденія о семъ предметѣ не имѣли бы подъ собою почвы. Одно можно сказать, что кризисъ, въ чемъ бы онъ ни состоялъ, всегда легче переносится страною съ здоровымъ и нормально дѣйствующимъ организмомъ, чѣмъ страною съ болѣзнено разстроенными отправленіями» [2]). Затѣмъ комитетъ согласился со всѣми статьями представленнаго проэкта, уменьшивъ только количество необезпеченныхъ золотомъ рубль за рубль кред. билетовъ суммою до *400 мил. р.* (вмѣсто 500 мил. р.), исключивъ изъ проэкта а) указаніе на недѣйствительность условій о пріемѣ кред. билетовъ не наравнѣ съ золотомъ и б) оговорку о временномъ продолженіи взиманія таможенныхъ пошлинъ только золотомъ. Поднятъ былъ также вопросъ, не слѣдуетъ ли подвергнуть пересмотру—по случаю денежной реформы—уставъ госуд. банка, относительно чего м-ръ ф-овъ выразилъ *полную готовность это дѣло обсудить и внести въ свое время въ госуд. совѣтъ соотвѣтствующее представленіе*, указавъ впрочемъ, что операціи банка не вызываютъ сомнѣній въ ихъ обезпеченности и что во всякомъ случаѣ размѣръ затратъ на каждую изъ нихъ подлежитъ по закону ежегодному обсужденію Госуд. Совѣта (п. VII Выс. утв. мн. Госуд. Сов. 6 іюня 1894 г.). Наконецъ рѣшено было прямо выразить въ законѣ, что одна десятая новой золотой монеты—рубль—признается госуд. монетной единицей. Что же касается до *названія* новой золотой монеты, то придумать это названіе было рѣшено «предоставить народной мудрости» [3]). Съ такого рода измѣненіями проэктъ Выс.

---

[1]) Ibid., стр. 6—11.
[2]) Ibid., стр. 12- 13.
[3]) Ibid., стр. 13—16.

указа и правила исправленія денежнаго обращенія поднесены были Государю Императору, которому благоугодно было собственоручно на подлинномъ начертать 14 апр. 1896 г.: «Внести въ Государственный Совѣтъ».

Но раньше, чѣмъ проэктъ подвергая осужденію въ госуд. совѣтъ и даже раньше, чѣмъ былъ онъ заслушанъ въ комитетѣ финансовъ, министръ ф-овъ рѣшилъ представить его на судъ общественный. Проэктъ былъ 15 марта 1896 г. напечатать въ газетѣ «Новое время», а уже на другой день 16 марта талантливый профессоръ финансоваго права въ Петербургскомъ университетѣ, докторъ полит. экономіи, *Л. В. Ходскій* сдѣлалъ въ публичномъ засѣданіи Императорскаго вольнаго экономическаго общества докладъ «по вопросу о возстановленіи металлическаго обращенія въ Россіи», привлекшій необычайно многочисленную публику и вызвавшій пренія, надѣлавшія шуму на всю Россію. Докладчикъ началъ съ краткаго очерка реформы денежнаго обращенія въ Италіи (1883 г.) и Австро-Венгріи (1892 г.), обративъ вниманіе собранія на неуспѣхъ таковой въ Италіи (выразившійся уплывомъ золота заграницу и возстановленіемъ *бумажнаго* денежнаго обращенія) вслѣдствіе неблагопріятнаго для страны торговаго баланса, крупной внѣшней задолженности, неблагопріятныхъ условій народнаго хозяйства (чрезмѣрная покровительственная таможенная политика, обремененіе налогами мелкой поземельной собственности), сооруженія желѣзнодорожныхъ линій съ малымъ движеніемъ и слабымъ торговымъ оборотомъ и неупорядоченности банковой системы [1]), т. е. какъ разъ вслѣдствіе тѣхъ же условій, которыя были на лицо и у насъ. Докладчикъ высказался въ пользу перехода Россіи къ золотому монометаллизму, находя при этомъ норму въ 50 руб. сер. для одного платежа, проэктированную министерствомъ финансовъ, чрезмѣрно большою и вообще признавая серебро неудачнымъ металломъ въ качествѣ даже вспомогательной монеты: «само собою финансовое вѣдомство, начеканивъ на сотню—другую милліоновъ серебряныхъ денегъ и пустивъ ихъ въ оборотъ, получитъ въ моментъ выпуска крупную прибыль отъ операціи, на всю разницу между дѣйствительной цѣнностью серебрянаго и золотого рубля и тѣмъ увеличитъ такъ наз. свободную наличность госуд. казначейства. Но съ точки зрѣнія упорядоченія денежной системы, это равносильно введенію въ наше народное хозяйство новаго фактора для усиленнаго разстройства денежной системы, а вмѣстѣ съ тѣмъ и для общаго разстройства народнаго и финансоваго хозяйства» [2]). Ничего не возражалъ докладчикъ и про-

[1]) Стенографическій отчетъ о засѣданіи В. Э. о-ва. стр. 3.
[2]) Ibid, стр. 25.

тивъ девальваціи и ея способа, проэктированнаго м-ромъ ф-овъ, но справедливо указалъ, что «самъ по себѣ механизмъ девальваціи не представляетъ никакихъ затрудненій и не требуетъ особенной финансовой мудрости: стоитъ только начеканить новой золотой монеты по девальвированной стоимости и открыть на нее размѣнъ кред. билетовъ. Главный вопросъ—не въ способѣ девальваціи, а въ уясненіи тѣхъ послѣдствій, къ какимъ она поведетъ въ народ. хозяйствѣ» [1]). Девальвація—есть крайняя мѣра, признакъ частичнаго государственнаго банкротства и на нее можно рѣшиться лишь при увѣренности, что прочное металлическое обращеніе будетъ Россіи вполнѣ обезпечено. Но эта обезпеченность можетъ считаться гарантированной на продолжительное время только при благопріятномъ состояніи для страны платежнаго баланса, при достаточныхъ запасахъ золота, при ростѣ экономическаго благосостоянія страны и покоющемся на немъ процвѣтаніи финансовъ [2]). Всѣ эти условія проф. Л. В. Ходскій находилъ для Россіи въ 1896 г. несуществующими: платежный балансъ склонялся не въ нашу пользу, особенно вслѣдствіе огромной заграничной задолженности, золотые запасы слишкомъ ничтожны для заполненія каналовъ денежнаго обращенія: «едва ли можно сомнѣваться въ томъ, что, какъ только золото появится у насъ въ достаточномъ количествѣ въ обращеніи при одинаковой номинальной цѣнѣ съ бумажными деньгами, то всѣ сбереженія, которыя теперь хранятся въ кред. рубляхъ, будутъ обмѣнены на золото, которое *фактически исчезнетъ изъ обращенія*» [3]). «Съ открытіемъ золотого обращенія золото, хранимое теперь въ подвалахъ государственнаго банка, сдѣлается для другихъ государствъ свободнымъ товаромъ, и, какъ скоро по состоянію денежнаго рынка, усилится спросъ на него, золото быстро можетъ уйти изъ Россіи въ обмѣнъ за ея же фонды, размѣщенные заграницей». Поэтому съ точки зрѣнія ближайшихъ необходимыхъ условій для прочнаго золотого обращенія надежда на это для Россіи представляется весьма сомнительною. Но кромѣ этихъ условій чисто финансоваго характера, есть еще условія общаго характера, которыя однѣ могутъ создать все необходимое для такой реформы. Въ этомъ отношеніи нельзя не видѣть вполнѣ логической связи между заявленіями, сдѣланными во всеподданнѣйшемъ докладѣ м-ра ф-овъ о задуманной реформѣ денежнаго обращенія и его заявленія о томъ, что положеніе нашего госуд. хозяйства блестяще и что безостановочный ростъ производительности страны даетъ пол-

---

[1]) Ibid, стр. 11.
[2]) Ibid., стр. 12 и 18.
[3]) Стр. 17.

ную увѣренность въ прочности этого финансоваго благосостоянія. Только такая увѣренность можетъ давать смѣлость предпринять коренную реформу денежнаго обращенія» [1]). Между тѣмъ докладчикъ находилъ, что народное благостояніе наше понижается, а не возрастаетъ (огромное увеличеніе недоимокъ сельскаго крестьянскаго населенія), процвѣтаніе финансовъ есть только кажущееся, ибо госуд. долги не уменьшаются, а растутъ, сохраняются въ податной системѣ всѣ нераціональные виды налоговъ, и увеличеніе суммы госуд. доходовъ происходитъ единственно вслѣдствіе громаднаго увеличенія ставокъ нашихъ косвенныхъ налоговъ, потребленіе же обложенныхъ этими налогами продуктовъ относительно сокращается [2]). Указавъ въ заключеніе на нѣкоторые частные недостатки проэкта м-ва ф-овъ, Л. В. Ходскій закончилъ свой докладъ пожеланіемъ, чтобы подобные проэкты оставались на страницахъ газетъ и не переходили бы въ дѣйствительную жизнь [3]).

Докладъ проф. Ходскаго вызвалъ, понятно, оживленныя пренія. Прежде всего на сцену выступили защитники серебра и биметаллической системы ден. обращенія—*М. И Туганъ-Барановскій* и проф. *А. А. Исаевъ* [4]), затѣмъ стали возражать, что плохое состояніе народнаго хозяйства не есть еще доказательство несвоевременности реформы (*Л. Е. Рейнботъ* [5]) и что м-ръ ф-овъ въ своемъ всеподданѣйшемъ докладѣ имѣлъ въ виду будто бы увеличеніе національнаго богатства, которое въ дѣйствительности на лицо, а не ростъ народнаго благосостоянія, котораго не замѣчается (*П. Б. Струве* [6]), *С. Ѳ. Шараповъ* настаивалъ на существованіе крайне невыгоднаго для насъ платежнаго баланса, вслѣдствіе чего приходится въ самой широкой степени увеличивать нашу заграничную задолженность и всѣми мѣрами поощрять приливъ къ намъ иностранныхъ капиталовъ [7]). Нѣкоторые находили, что и золото, и серебро, едва пущены будутъ въ обращеніе, какъ тотчасъ будутъ припрятаны населеніемъ въ кубышки, гдѣ навсегда и останутся [8]), но никто не указывалъ, какой же политики держаться м-ву ф-овъ? Выходило, что нужно, оставаться при неразмѣнныхъ бумажныхъ деньгахъ. Болѣе серьезныя соображенія въ защиту проэкта м-ва

---

[1]) Ibid., стр. 18.
[2]) Ibid, стр. 19—22.
[3]) Ibid., стр. 25.
[4]) Ibid., стр. 26—27 и 29—32.
[5]) Ibid., стр. 27—29, 37—38.
[6]) Ibid., стр. 33—35.
[7]) Ibid., стр. 47—51.
[8]) Ibid., стр. 56.

ф-овъ высказалъ хорошо о немъ и сопровождавшихъ его работахъ освѣдомленный секретарь ученаго комитета м-ва ф-овъ *А. Н. Гурьевъ* [1]), который настаивалъ на томъ, что платежный балансъ склоняется въ нашу пользу, ибо продолжается неизмѣнно накопленіе золотыхъ запасовъ нашимъ финансовымъ вѣдомствомъ, что опасности прилива къ намъ нашихъ фондовъ изъ-заграницы не существуетъ, такъ какъ отъ возстановленія метал. ден. обращенія кредитъ нашъ долженъ упрочиться и что опасности наводненія Россіи новыми бумажными деньгами вслѣдствіе разрѣшенія государственному банку выпускать до 500 мил. р. кред. билетовъ, необезпеченныхъ золотомъ, также нѣтъ, ибо, еслибы м-во ф-овъ хотѣло этого наводненія, оно могло бы сдѣлать это, не прибѣгая къ регулированію валюты.

Пренія о денежной реформѣ продолжались и въ засѣданіи Вольнаго экономич. общества 19-го марта [2]), при чемъ выясненіе вопроса весьма мало подвинулось впередъ. Все свелось къ критикѣ постановки эмиссіонной операціи нашего госуд. банка, который по проэкту получалъ возможность выпустить кред. билетовъ на большую сумму, чѣмъ та, которая находилась уже въ обращеніи. Указывалось также на необходимость совершенной независимости госуд. банка отъ м-ва ф-овъ. Проф. Ходскій настаивалъ на необходимости обезпеченія золотомъ также выпускаемаго въ обращеніе серебра. А. Н. Гурьевъ доказывалъ, что изъ нашей золотой добычи въ теченіе 8 лѣтъ половину (около 120 мил. р. з.) мы удержали у себя, а, слѣд., разсчетный балансъ склоняется въ нашу пользу, тѣмъ болѣе что съ введеніемъ продажи и покупки госуд. банкомъ золотой монеты въ неограниченномъ количествѣ размѣнъ фактически уже возстановленъ, а золото отъ насъ не уплываетъ. Резюмируя пренія, предсѣдательствовавшій въ засѣданіи *В. И. Покровскій* при общемъ одобреніи высказалъ, что общество «въ общемъ сочувствуетъ предполагаемой реформѣ, какъ попыткѣ улучшить наше денежное обращеніе, но вмѣстѣ съ тѣмъ оно не скрываетъ отъ себя и тѣхъ затрудненій и даже опасностей, которыя могутъ встрѣтиться при проведеніи намѣченой реформы въ жизнь. Для прочности предполагаемой реформы слѣдовало бы поставить ее такъ, чтобы государство въ состояніи было удержать возстановленное металлическое обращеніе и при наступленіи затруднительныхъ обстоятельствъ, напр. войны или какихъ-либо другихъ народныхъ бѣдствій, не роняя цѣнности нашей денежной единицы, не нарушая ея прочности, кото-

---

[1]) Ibid., стр. 39—46.
[2]) Ibid., стр. 59—106.

рая составляетъ одно изъ самыхъ существенныхъ условій процвѣтанія, какъ финансоваго, такъ и народнаго хозяйства страны. Закончить наши сужденія мы можемъ пожеланіемъ, чтобы неблагопріятныя экономическія условія, о которыхъ здѣсь было такъ много говорено, а именно наша экономическая бѣдность и наша высокая задолженность, препятствующія осуществленію у насъ металлическаго обращенія, по возможности сокращались и чтобы правительство шло къ устраненію упомянутыхъ неблагопріятныхъ экономическихъ условій страны и призванію къ участію въ финансовыхъ работахъ общественныхъ силъ, участіе которыхъ составляетъ одно изъ главныхъ условій осуществленія и упроченія всякой серьезной и важной для народ. и финан. хозяйства страны реформы» [1]).

30 марта одинъ изъ чиновниковъ м-ва ф-овъ *В. И. Касперовъ* сдѣлалъ въ Вольномъ Экономич. Обществѣ свой докладъ объ «экономическомъ значеніи предстоящей денежной реформы», гдѣ указывалъ на необходимость послѣдней и на возможность ея осуществленія даже въ случаѣ паденія народнаго благосостоянія, при чемъ находилъ платежный балансъ вполнѣ для насъ благопріятнымъ, а размѣнъ вполнѣ обезпеченнымъ. Откладывать же реформу на неопредѣленное время г. Касперовъ находилъ нецѣлесообразнымъ въ виду полной подготовленности ея министерствомъ финансовъ [2]). Напротивъ проф. *Л. В. Ходскій* [3]) доказывалъ (совершенно основательно), что въ *послѣдніе годы* платежный балансъ вовсе не въ нашу пользу, что даже самый торговый балансъ въ тѣсномъ смыслѣ для насъ неблагопріятенъ, что съ реформой надо *повременить* до болѣе полнаго выясненія всѣхъ сомнительныхъ вопросовъ, а, если уже повременить никакъ нельзя (возможность кассоваго кризиса вслѣдствіе накопленія казною золота), то слѣдуетъ: 1) Не дѣлать, сверхъ существующаго уже въ обращеніи количества кред. билетовъ (1.121 мил. р.), новыхъ выпусковъ, безъ обезпеченія ихъ рубль въ рубль золотомъ, а 750 мил. размѣннаго фонда предназначить исключительно для обезпеченія уже существующаго выпуска, т. е. опредѣлить непокрытую его часть—въ *371 мил. р.*: 2) На всю сумму серебряной монеты, которая будетъ выпущена въ обращеніе должно быть уменьшено количество непокрытыхъ кред. билетовъ; 3) въ отношеніи безпрепятственнаго размѣна на золото *серебряная монета должна быть сравнена съ кред. билетами*; 4) при платежахъ между частными лицами пріемъ серебра обязателенъ на сумму не свыше 10 руб.; 5) госуд. банкъ

---

[1]) Ibid, стр. 107.
[2]) Ibid, стр. 109—136.
[3]) Ibid, стр. 137—152.

долженъ быть поставленъ въ болѣе самостоятельное положеніе отъ распорядительной власти м-ра ф-овъ: 6) на выпускъ въ настоящее время серебряной монеты въ обращеніе необходимо смотрѣть какъ на мѣру, равносильную выпуску кред. билетовъ и выходящую изъ предѣловъ административной власти м-ра ф-овъ.

Всѣ эти требованія мы съ своей стороны признаемъ вполнѣ цѣлесообразными за исключеніемъ размѣна серебра на золото: если его сдѣлать размѣннымъ на золото, не имѣло бы смысла ограничивать обязательности его пріема въ платежахъ между частными лицами на какую-либо опредѣленную сумму. Съ другой стороны слишкомъ было бы велико искушеніе для приготовленія серебряной монеты частными лицами вслѣдствіе легкости поддѣлки и возможности обмѣна на золотую монету. Вообще же какъ и доклады, такъ и всѣ замѣчанія проф. Ходскаго чрезвычайно выгодно выдѣляются среди другихъ рѣчей, высказанныхъ въ Обществѣ и весьма мало затрагивавшихъ самое существо вопроса. Тѣмъ не менѣе Общество еще въ двухъ засѣданіяхъ (2 и 5 апрѣля) продолжало обсужденіе денежной реформы. Здѣсь уже выступили защитниками: *бумажной* неразмѣнной системы, какъ наиболѣе выгодной для усиленія нашего вывоза и уменьшенія заграничнаго привоза, талантливый публицистъ *С. Ѳ. Шараповъ*, сказавшій чрезвычайно сильную и прочувственную рѣчь [1]), и *серебряной* валюты извѣстный сотрудникъ «Вѣстника Европы» *Л. З. Слонимскій* [2]). Послѣдній впрочемъ въ видѣ примѣра указывалъ на Францію, гдѣ господствуетъ съ 1876 г. фактическій *золотой* монометаллизмъ, а серебро играетъ только роль подсобной монеты и не было (какъ и въ другихъ странахъ) изъято изъ обращенія только потому, что его некуда было дѣвать (продажа грозила большими убытками). «Неужели же мы одни настолько богаты, что можемъ показать міру небывалый примѣръ исключительнаго господства золота въ денежномъ обращеніи и въ размѣнномъ металлическомъ фондѣ», восклицалъ г. Слонимскій, хотя правильнѣе было бы предложить вопросъ: неужели мы такъ богаты, что можемъ *тратить* накопленное нами золото на покупку ненужнаго серебра съ единственнаго цѣлью подражать другимъ народамъ, у которыхъ серебро только потому въ сущности сохранилось въ обращеніи, что постепенно, вѣками, накоплены его запасы, отъ которыхъ трудно избавиться? Противъ защитниковъ бумажной валюты и серебра усердно возражалъ *В. И. Касперовъ* [3]), какъ и вообще ему пришлось пред-

---

[1]) Ibid., стр. 166—176.
[2]) Ibid., стр. 176—185.
[3]) Ibid., стр. 226—239.

ставить цѣлый рядъ возраженій по поводу сомнѣній въ прочности предполагаемаго размѣна. Г. Касперова по прежнему поддерживалъ *А. Н. Гурьевъ* [1]), который настаивалъ на полной возможности правильнаго денежнаго обращенія страны съ очень бѣднымъ населеніемъ и крупной задолженностью, приводя въ примѣръ Египетъ. Превосходны и глубоко-прочувствованы были рѣчи *Г. П. Сазонова* и *А. А. Порховщикова* [2]) на тэму о полномъ въ настоящее время разореніи сельскаго нашего населенія, основы благосостоянія Россіи. По обыкновенію, никто никого ни въ чемъ не убѣдилъ. *Л. В. Ходскій* по прежнему формулировалъ свое мнѣніе въ томъ смыслѣ, что 1) далеко не все подготовлено, что нужно для успѣшнаго проведенія реформы и 2) съ точки зрѣнія практической проэктъ представляетъ цѣлый рядъ опасностей, давая госуд. банку слишкомъ большой просторъ для выпуска необезпеченныхъ кредитныхъ билетовъ и не дѣлая никакихъ ограниченій касательно выпуска министерствомъ финансовъ серебряной монеты, при недостаточныхъ запасахъ золота и при невыгодномъ для насъ разсчетномъ балансѣ. Въ сущности, кромѣ этихъ вполнѣ дѣльныхъ замѣчаній, министерство финансовъ ничего почти не могло извлечь для себя изъ преній въ Вольномъ Экономическомъ обществѣ. Еще менѣе могло оно воспользоваться преніями въ *обществѣ для содѣйствія русской торговлѣ и промышленности*, гдѣ 3 апрѣля 1896 г. *С. Ѳ. Шараповъ* сдѣлалъ докладъ объ отливѣ золота заграницу въ случаѣ осуществленія денежной реформы, и тѣми статьями брошюрами, которыя были напечатаны по поводу проэкта денежной реформы. Обратили на себя вниманіе письма въ «*Новое время*» бывшаго товарища м-ра ф-овъ, проф. *А. Я. Антоновича*, который порицалъ проэктъ реформы потому, что онъ *девальвировалъ* (!) кредитный рубль, ненормальное пониженіе цѣны котораго заставило будто бы русское земледѣліе потерять множество денегъ на цѣнѣ хлѣба, но письма эти встрѣтили въ свою очередь почти всеобщее порицаніе. Обратили вниманіе передовыя статьи газеты «*Русскія вѣдомости*», гдѣ реформа, проэктированная министерствомъ финансовъ, напротивъ, усердно защищалась. Въ виду всеобщаго уваженія къ лучшему изъ нашихъ журналовъ—*Вѣстнику Европы* читались и обсуждались статьи, помѣщенныя въ этомъ изданіи о необходимости введенія у насъ биметаллизма или даже серебрянаго монометаллизма,—принадлежащія перу *Л. З. Слонимскаго*, но въ общемъ выдающихся сколько-нибудь статей по столь жгучему и важному вопросу мы отмѣтить не можемъ. Невольно приходится согласиться съ *А. Н.*

[1]) Ibid., стр. 218—221.

[2]) Ibid., стр. 214—218 и 245—249.

Гурьевымъ, что реформа не заслужила со стороны нашихъ спеціалистовъ того вниманія, которое ей слѣдовало бы оказать. «Ни одно изъ возраженій, которыя были сдѣланы въ столь общей формѣ, не было упущено министерствомъ финансовъ изъ вида при разработкѣ этого вопроса; напротивъ всѣ они были разсмотрѣны и разсмотрѣны гораздо болѣе детально. Еслибы оппоненты направили свои возраженія на тѣ пункты вопроса, которые ускользнули изъ вниманія при разработкѣ законопроэкта, или обосновали сдѣланныя ими возраженія болѣе глубоко, то возраженія эти, конечно, могли бы имѣть существенное значеніе; въ настоящемъ же своемъ видѣ они особеннаго значенія имѣть не могутъ» [1]). Тѣмъ не менѣе нельзя сказать, чтобы публичное обсужденіе столь важнаго вопроса оказалось безполезнымъ. Напротивъ оно съ одной стороны, конечно, могло только укрѣпить м-ра ф-овъ въ рѣшимости провести реформу во что бы то ни стало, ибо никто не указывалъ той программы, которой слѣдовало бы м-ру ф-овъ держаться, если бы реформа была отложена, а съ другой стороны помогало сдѣлать нѣкоторыя детальныя поправки въ первоначальномъ проэктѣ. Мы видѣли уже, что м-ръ ф-овъ отказался въ комитетѣ финансовъ отъ оговорки, что недѣйствительны сдѣлки о платежѣ золотомъ вмѣсто кред. рублей и что оплата таможенныхъ пошлинъ должна производиться золотомъ въ натурѣ; а комитетъ финансовъ нашелъ необходимымъ болѣе серьёзно ограничить выпускъ необезпеченныхъ кредитн. билетовъ суммою 400 мил. руб. (проф. Ходскій рекомендовалъ 371 мил.) вмѣсто предполагавшихся 500 мил. руб. Госуд. Совѣтъ, куда проэктъ поступилъ, могъ, конечно, сдѣлать и еще нѣкоторыя поправки, особенно относительно болѣе точнаго опредѣленія въ нашемъ денежномъ обращеніи роли банковой серебряной монеты и относительно реорганизаціи госуд. банка.

Членамъ госуд. совѣта, кромѣ самаго представленія м-ра ф-овъ объ исправленіи денежнаго обращенія и протокола засѣданій комитета финансовъ, исправившаго проэктъ м-ра ф-овъ, была разослана 1) записка *Б. П. Мансурова*, направленная противъ записки проф. И. И. Кауфмана касательно законодательства о нашемъ денежномъ обращеніи, 2) возраженіе на нее м-ра ф-овъ съ приложеніемъ выдержекъ изъ дѣлъ комитета финансовъ и всеподданнѣйшихъ докладовъ И. А. Вышнеградскаго, изъ которыхъ видно, что бывшіе м-ры ф-овъ Рейтернъ, Абаза, Бунге и Вышнеградскій находили возможнымъ произвести размѣнъ кредитныхъ билетовъ не по нарицательной цѣнѣ на золото, а въ извѣстномъ къ нему отношеніи (т. е. на началахъ девальваціи); 3) замѣчанія *Б. П. Ман-*

[1]) Ibid., стр. 221.

сурова по проэкту исправленія денежнаго обращенія съ приложеніемъ къ нимъ, гдѣ съ одной стороны доказывается опять, что честь и достоинство русскаго правительства требуютъ возстановленія размѣна кред. рублей на золото al pari и что это возстановленіе съ накопленными уже запасами золота, вполнѣ возможно и теперь, а съ другой, что мы не можемъ удержать въ обращеніи золота, такъ какъ оно при невыгодныхъ для насъ въ настоящее время расчетныхъ балансахъ, уйдетъ заграницу; 4) письмо м-ра ф-овъ, заключающее возраженія на нападки Б. П. Мансурова противъ покойнаго Вышнеградскаго и дающее нѣкоторыя разъясненія по вопросу о прежнихъ рѣшеніяхъ комитета финансовъ, относящихся къ денежной реформѣ; 5) соображенія члена госуд. совѣта *В. М. Маркуса* о дѣйствительныхъ и предполагаемыхъ среднихъ курсахъ кред. рубля въ 1860—1895 г.г.; 6) соображенія члена госуд. сов. *Н. В. Шидловскаго* относительно невыгодности для насъ расчетнаго баланса, который въ будущемъ вслѣдствіе сельскохозяйственнаго кризиса долженъ быть еще болѣе невыгоднымъ, а потому и крайней опасности открытія немедленнаго размѣна кред. билетовъ: 7) соображенія члена госуд. совѣта *фонъ-Дервиза*, заключающія въ себѣ возраженія противъ пониженія госуд. банкомъ цѣны кред. рубля съ 7 р. 40 к. за полуимперіалъ до 7 руб. 50 коп., противъ возстановленія размѣна на началахъ девальваціи, противъ категорическаго перехода къ золотой валютѣ, когда многіе выдающіеся дѣятели заграницей стоятъ за биметаллизмъ, противъ неясно проведенной въ проэктѣ идеи самого золотого монометаллизма при той неопредѣленной роли, которая въ проэктѣ предоставлена серебру, противъ возможности при невыгодномъ для насъ въ послѣднее время расчетномъ балансѣ поддерживать долгое время безостановочный размѣнъ; 8) возраженія м-ра ф-овъ и управляющаго госуд. банкомъ Э. Д. Плеске на обвиненія г. фонъ-Дервиза; 9) отвѣтъ министру финансовъ *Д. Г. фонъ-Дервиза*; 10) выдержка изъ записки гр. *М. М. Сперанскаго* по вопросу о возстановленіи металлическаго обращенія при письмѣ министра финансовъ С. Ю. Витте. Намъ неизвѣстно, были ли сообщены членамъ госуд. совѣта также тѣ матеріалы, которые собраны были коммиссіею 6 окт. 1895 г., занимавшеюся разработкой юридической стороны вопроса о денежной реформѣ, но, конечно, они не могли быть—для желающихъ ознакомиться съ ними—тайной. Государственная канцелярія составила *Очеркъ денежной реформы въ Австро-Венгріи* и *Очеркъ хода дѣла объ устройствѣ денежной системы въ 1837—39 г.г.*, а проф. *И. И. Кауфманъ* Записку о законодательныхъ и административныхъ мѣропріятіяхъ, вызванныхъ разстройствомъ бумажно-

денежнаго обращенія въ Россіи. Если добавить, что члены госуд. совѣта могли получить свѣдѣнія о дебатахъ въ Вольно-Экон. обществѣ и Обществѣ для содѣйствія русской торговли и промышленности, не говоря уже о множествѣ газетныхъ и журнальныхъ статей по поводу реформы денежнаго обращенія, то приходится признать, что наврядъ ли для обсужденія какого-либо другого законопроэкта госуд. совѣтъ оказался столь хорошо вооруженнымъ, какъ для проэкта о денежной реформѣ.

Обсужденію проэкта было посвящено два засѣданія: 20 и 25 апр. 1896 г. въ присутствіи 40 членовъ госуд. совѣта подъ предсѣдательствомъ предсѣдателя департамента государственной экономіи *Д. М. Сольскаго.* Открывая засѣданіе 20 апр. Д. М. Сольскій сдѣлалъ краткій историческій очеркъ нашего денежнаго обращенія и высказался за принятіе реформы, сказавъ въ заключеніе, что «до сего времени всѣ высказанныя возраженія и сомнѣнія не поколебали его мнѣнія: напротивъ, пройдя черезъ такой искусъ, оно еще болѣе укрѣпилось. Теперь дѣло, дойдя до Госуд. Совѣта, будетъ разъяснено и рѣшено окончательно. Спѣшить заключеніемъ, въ виду важности предположенныхъ мѣръ, не желательно, весьма полезно будетъ посвятить два—три засѣданія предварительному непринужденному обмѣну мнѣній между г.г. членами соединеннаго присутствія, съ тѣмъ, чтобы въ теченіе лѣта было время зрѣло обдумать все дѣло и собрать могущія потребоваться дополнительныя свѣдѣнія и справки. Такимъ образомъ г.г. члены будутъ поставлены въ возможность осенью высказать свое окончательное заключеніе по настоящему важному дѣлу, по тщательномъ и всестороннемъ его соображеніи» [1]). Министръ финансовъ съ своей стороны выразилъ свое глубокое и твердое убѣжденіе въ необходимости задуманной реформы. Онъ указывалъ, что въ такомъ видѣ, какъ она представлена въ проектѣ, ее одобрили, кромѣ него самаго, *четыре* бывшихъ министра финансовъ, что на разработку проекта затрачено очень много времени и труда, что имѣть въ настоящее время бумажную, разстроенную валюту для Россіи крайне тягостно. Благодаря этой валютѣ количество денежныхъ знаковъ въ странѣ остается безъ всякаго увеличенія (въ 1881 г. 1.180 мил. руб., въ 1896 г.— 1.175 мил. руб.), тогда какъ въ другихъ странахъ это количество орудій обращенія значительно за это время увеличилось (для Франціи съ 8.861 мил. фр. до 10.225 мил. фр., въ Германіи съ 3.392 мил. до 4.400 мил. мар., въ С. Штатахъ съ 1.148 мил. до 1.579 мил. дол., въ Англіи съ 137 мил. до 152 мил. фун. ст. и т. д.). Между

[1]) Протоколы, стр. 1—8.

тѣмъ населеніе Россіи за это время увеличилось на 29 мил. жителей, производство зерновыхъ хлѣбовъ съ 263 мил. до 332 мил. четвертей, вывозъ хлѣбовъ съ 248 мил. до 335 мил. руб., общій итогъ вывоза съ 506 мил. до 667 мил. руб., добыча каменнаго угля съ 213 мил. до 463 мил. пуд., добыча нефти съ 40 мил. до 344 мил. пуд., чугуна съ 29,9 мил. до 80 мил. пуд., желѣза съ 20 мил. до 30,5 мил. пуд., стали съ 14,2 мил. до 38,5 мил. пуд., протяженіе верстъ ж. дорогъ съ 21.195 до 34.500 верстъ, валовой доходъ ихъ съ 200 мил. до 373 мил. р. и т. д. Въ 1881 г. количество бум. денегъ на 400 мил. руб. превышало нашъ госуд. бюджетъ, а въ настоящее время—оно значительно менѣе общаго итога госуд. доходовъ, такъ что каждый рубль долженъ по крайней мѣрѣ одинъ разъ въ годъ проходить черезъ казенныя кассы. Очевидно, что фактъ неподвижнаго состоянія нашего денежнаго обращенія представляетъ аномалію, а не здоровое явленіе. И дѣйствительно, количество существующихъ знаковъ ден. обращенія совершенно недостаточно для потребностей населенія. Но золото, пока не будетъ установленъ законодательнымъ порядкомъ на него курсъ, не можетъ имѣть хожденія на внутреннемъ рынкѣ, а *выпускъ значительнаго количества серебра неудобенъ вслѣдствіе крайняго его обезцѣненія.* Слѣд., денежное обращеніе въ Россіи осуждено оставаться на неизмѣнной цифрѣ кред. билетовъ и лишь въ эпохи крайняго недостатка въ мѣновыхъ орудіяхъ можетъ нѣсколько расшириться въ случаѣ рѣшимости м-ра ф-овъ на производство временнаго выпуска кред. билетовъ. Ежегодно осенью ощущается особенно сильно *безденежье,* отчего госуд. банкъ ограждаетъ свою кассу повышеніемъ учетнаго процента (нынѣшнею осенью до 10%), но пользы отъ этого нѣтъ, ибо къ намъ не могутъ, какъ въ другихъ странахъ, гдѣ господствуетъ правильная валюта, притечь деньги извнѣ, и торговля и промышленность наши ставятся въ совершенно безвыходное положеніе. Положеніе м-ра ф-овъ также очень трудное, ибо къ нему обращены всѣ нареканія, вызываемыя такими ненормальными порядками. Выхода изъ него два: или возстановить металлическое денежное обращеніе или же обратиться къ *увеличенію кред. билетовъ,* ибо оставлять далѣе Россію въ томъ же положеніи, при коемъ денежное ея обращеніе не можетъ увеличиться, было бы равносильно заключенію ребенка въ футляръ съ цѣлью помѣшать его росту. Ни одинъ министръ финансовъ не выдержитъ долго нынѣшняго положенія и прибѣгнетъ въ концѣ концовъ къ новому выпуску бум. денегъ. Существо дѣло не измѣнится, если продолжать систему временныхъ выпусковъ, обезпеченныхъ рубль за рубль золотомъ, ибо размѣнный нашъ фондъ, запертый въ подвалахъ госуд. банка,

такъ же безсиленъ для направленія нашего курса, какъ безсиленъ для излѣченія больного, страдающаго лихорадкой, цѣлый складъ хины, находящійся въ сосѣдней отъ больного комнатѣ. Въ послѣднее время оказалось возможнымъ укрѣпить курсъ на высотѣ 66²/з к. з. Настоящій проэктъ даетъ средство прочно удержать это положеніе и поставить преграду дальнѣйшему паденію курса; есть, можно сказать, 95 на 100 шансовъ на успѣхъ. Курсъ рубля самъ подняться не можетъ, а напротивъ черезъ нѣсколько десяковъ лѣтъ будетъ равняться не 66, а 33 коп.: выпускъ кред. билетовъ такъ соблазнителенъ, а постоянный отказъ настойчивымъ требованіямъ торговли и промышленности такъ затруднителенъ!» Въ заключеніе своей рѣчи м-ръ ф-овъ сказалъ, что для него всего важнѣе, что бы Госуд. Совѣтъ указалъ цѣль, къ которой въ будущемъ слѣдуетъ стремиться въ вопросѣ о денежномъ обращеніи. Въ противномъ случаѣ м-ръ ф-овъ будетъ въ полной неопредѣленности относительно дальнѣйшаго направленія этого вопроса. Но лично онъ будетъ *скорѣе радоваться отрицательному рѣшенію по настоящему дѣлу*. При утвержденіи проэкта на м-ра ф-овъ, какъ на иниціатора реформы, будутъ направлены всѣ обвиненія, если нѣкоторыя ея стороны покажутся неудобными. Если же наоборотъ, проэктъ не будетъ принятъ, и прійдется силою вещей обратиться къ новымъ выпускамъ кред. билетовъ, то положеніе м-ра ф-овъ будетъ гораздо легче. Выпускъ, даже сравнительно крупной суммы (300—400 мил. руб.) не сразу уронитъ курсъ, а между тѣмъ учетный процентъ будетъ низокъ, изобиліе денегъ вызоветъ новыя предпріятія, всѣ сдѣлки будутъ совершаться легко. Отрезвляться прійдется потомъ, можетъ быть, лишь черезъ 10 лѣтъ, и нареканія, неизбѣжныя при окончательномъ обезцѣненіи бум. денегъ, будутъ обращаться уже не къ нынѣшнимъ финансовымъ дѣятелямъ, *на долю коихъ достанутся лишь однѣ похвалы* за оживленіе народной торговли и промышленности» [1]).

Такимъ образомъ м-ръ ф-овъ ставилъ дѣло утвержденія его проэкта на новую почву, грозя въ случаѣ его непринятія новыми выпусками бумажныхъ денегъ. Конечно такая постановка вопроса не могла не вызвать возраженій. Возраженія эти сдѣланы были *В. В. Верховскимъ* (бывшимъ директоромъ особой канцеляріи по кредитной части при Н. Х. Бунге и И. А. Вышнеградскомъ), который находилъ, что заявленіе м-ра ф-овъ, основано на крупномъ недоразумѣніи, ибо оно отождествляетъ нужды торговли и промышленности съ потребностями госуд. казначейства» [2]). Въ под-

[1]) Ibid., стр. 9—15.
[2]) Протоколы, стр. 77.

Hauer, Jakob Wilhelm, 1881-
Ein arischer Christus? Eine Besinnung über deutsches Wesen und Christentum. Karlsruhe, Boltze [1939]
64 p. 21 cm.
First published in Deutscher Glaube, Sept. 1938, Feb., Mar., Apr. 1939.
1. Germany—Religion—1933-1945. I. Title.
BR856.H28 52-46233
Library of Congress

твержденіе своей мысли г. Верховск
чествѣ находившихся въ обращеніи
1886—1895 г.г. кредит. билетовъ
minimum денежнаго обращенія при
maximum съ почти математическою
между minimum'омъ и maximum'о
49—175 мил. руб.), при чемъ ра
сильно въ сравнительно неблагопріят
годы (1891—92, когда потребовал
пуски кред. билетовъ), тогда какъ в
1894) циркуляція расширяется всег
явленіе тѣмъ, что Госуд. банкъ опе
на средства казны, и когда таковыя о
съ текущаго счета госуд. казначейств
трудненіи при производствѣ своихъ к
средства по послѣднимъ, какъ показыва
возрастали, чѣмъ уменьшались. И во
торговли легко было бы выпустить нов
печеніе ихъ золотомъ, которое по минов
тожить, ибо изъ прежнихъ временныхъ
125 мил. руб. изъято, а со временемъ можно было бы, по всей вѣроятности, изъять и остальные 75 мил. руб. Отсюда можно вполнѣ избѣжать вступленія на второй изъ указанныхъ м-ромъ ф-овъ путей (неограниченный выпускъ кред. билетовъ), даже отвергнувъ временно первый изъ этихъ путей, т. е. возстановленіе метал. денеж. обращенія. Но въ общемъ изъ счетовъ госуд. банка вовсе не видно, чтобы была даже настоятельная надобность въ увеличеніи орудій обращенія. Еслибы средства госуд. банка и госуд. казначейства не сплетались, еслибы банкъ оперировалъ болѣе на собственный капиталъ и частныя средства и заблаговременно стягивалъ къ осени свои средства, затраченныя на краткосрочныя операціи, то онъ не встрѣтилъ бы затрудненій временно выпускать для помощи торговлѣ и промышленности кред. билеты или даже вовсе обойтись безъ такихъ выпусковъ» [1]).

Другія возраженія [2]) свелись къ тому, что 1) законодательное закрѣпленіе за кред. рублемъ существующей цѣны на золото ($66^{2}/_{3}$ коп. зол.) мѣра насильственная, несправедливая и не отвѣчающая достоинству госуд. власти; 2) объявленіе размѣна опасно,

---

[1]) Ibid., стр. 78—82.

[2]) Какъ они были формулированы самимъ м-омъ ф-овъ въ «Дополнительныхъ соображеніяхъ по дѣлу объ исправленіи денежнаго обращенія» отъ 19 октяб. 1896. № 16.000, стр. 19.

ибо накопленное нами золото уйдетъ заграницу; 3) осуществленіе реформы въ ближайшемъ будущемъ несвоевременно; 4) отдѣльныя части представленнаго законопроэкта противорѣчивы, способны породить недоразумѣнія и заключаютъ въ себѣ зародышъ неудачи предпринимаемой реформы. Защита того мнѣнія, что проэктируемая реформа (какъ девальвирующая нашъ кред. рубль разъ навсегда), подрываетъ нашъ госуд. кредитъ и не соотвѣтствуетъ достоинству русскаго правительства, впервые выставленная Б. П. Мансуровымъ, нашла горячую и краснорѣчивую поддержку въ лицѣ членовъ госуд. совѣта Х. Х. Роопа, Д. Г. ф.-Дервиза и Н. В. Шидловскаго [1]). Впрочемъ эти три члена госуд. совѣта (изъ которыхъ г. ф.-Дервизъ назвалъ предлагаемую м-омъ ф-овъ мѣру даже злостнымъ банкротствомъ въ виду того, что м-ръ ф-совъ указывалъ на блестящее экономическое и финансовое положеніе Россіи, при которомъ производить частичное госуд. банкротство, коимъ девальвація несомнѣнно представляется, было бы, конечно, непозволительно) отчасти находили возможнымъ присоединиться къ предлагаемымъ мѣрамъ, еслибы можно было надѣяться на *прочность* возстановленія размѣна [2]). «Каковы бы ни были теоретическія объясненія, мѣра эта будетъ встрѣчена какъ девальвація, съ которою *можно мириться какъ съ горькою необходимостью.* Оправдать ее въ сознаніи народномъ можетъ только долгое существованіе прочнаго размѣна. Если же она повлечетъ за собою новыя тягости и приведетъ черезъ небольшое число лѣтъ къ неудачѣ и новому обезцѣненію кред. рубля, то возникнутъ совершенно справедливыя опасенія, что мы идемъ отъ девальваціи къ новой девальваціи. Осуществленіе предположеній м-ва ф-овъ въ настоящее время можетъ угрожать большою опасностью и народному благосостоянію, и госуд. кредиту, и достигнутому нами политическому и военному могуществу» [3]). Прочность размѣна никому не казалась обезпеченой, по крайней мѣрѣ поддерживали м-ра ф-совъ только *Д. М. Сольскій* да *Ѳ. Г. Тернеръ* (бывшій товарищъ м-ра ф-овъ при Вышнеградскомъ). «На первыхъ порахъ», писалъ *Н. В. Шидловскій*, «реформа безъ сомнѣнія подниметъ заграничный нашъ кредитъ и облегчитъ заключеніе займовъ на постройку ж. дорогъ, на промышленныя предпріятія и т. п. Поступающее этимъ путемъ золото будетъ пополнять отливъ послѣдняго по расчетному балансу и можетъ казаться, что реформа удалась. Такъ было сначала и въ Италіи. Но по мѣрѣ

---

[1]) Протоколы. стр. 21, 82—83; 5 стр. Соображеній *Н. В. Шидловскаго.*

[2]) Протоколы, стр. 17—22, 83—90.

[3]) Соображенія *Н. В. Шидловскаго*, стр. 5—6.

того, какъ станетъ обостряться угрожающій земледѣлію кризисъ, вызываемое имъ ухудшеніе расчетнаго баланса начнетъ требовать все больше золота для заграничныхъ платежей, что *постепенно поколеблетъ довѣріе и сократитъ приливы къ намъ иностранныхъ капиталовъ.* Начнутъ обнаруживаться затрудненія въ размѣнѣ, и чтобы поддерживать его придется *дѣлать на обременительныхъ условіяхъ спеціальные займы для пополненія убывающаго фонда.* Проценты же по этимъ займамъ будутъ требовать установленія новыхъ налоговъ. Проистекающія отсюда тягости могутъ, наконецъ, оказаться непосильными, и тогда останется единственное средство предупредить совершенную потерю съ огромными усиліями собраннаго фонда,—придется пріостановить размѣнъ и вернуться вновь къ кред. обращенію, быть можетъ, болѣе разстроенному, чѣмъ теперешнее». «Энергіи у министра финансовъ», писалъ другой членъ госуд. совѣта *Д. Г. Ф. Дервизъ* [1]) «огромный запасъ; нельзя сомнѣваться, что онъ употребить всѣ средства, чтобы поддержать размѣнъ во что бы то ни стало, для того, чтобы не дискредитировать принятую по его настоянію мѣру. Но во сколько десятковъ или сотенъ милліоновъ это можетъ обойтись государству? Печальнѣе всего, конечно, будетъ то, если всѣ его старанія только нѣсколько замедлятъ, но не устранятъ новаго кризиса». «Говорятъ, что метал. фондъ для кред. билетовъ—то же самое, что для больного лѣкарство, находящееся въ другой комнатѣ. Но для больного и въ нравственномъ отношеніи не безразлично знать, что лѣкарство имѣется подъ рукою. Нерѣдко зубная боль проходитъ у дверей дантиста. Точно также и металлическій фондъ имѣетъ не только нравственное, но и реальное значеніе. Это сила, которая позволяетъ предупреждать паденіе курса. Рѣчь идетъ не объ искусственномъ его повышеніи, а только объ его урегулированіи. Проэктированная мѣра не имѣетъ твердаго фундамента, надлежащаго устоя. Нѣтъ повода для отступленія отъ прежней твердой и осторожной политики, которая спокойно и съ должною постепенностью стремилась къ подъему народнаго благосостоянія и къ возстановленію металлическаго обращенія на прочныхъ основаніяхъ. Настоящій проэктъ можно сравнить съ фейерверкомъ, который быстро вспыхиваетъ и также быстро гаснетъ» [2]). «На прочное повышеніе курса, а, слѣдовательно, и на приливъ къ намъ золота», говорилъ генералъ Х. Х. Роопъ [3]): можно разсчитывать лишь въ сравнительно отдаленномъ будущемъ. Въ настоящее же время масса

---

[1]) Соображенія, стр. 18.
[2]) Протоколы, стр. 89—90.
[3]) Ibid., стр. 21—22.

затрудненій, съ которыми приходится бороться народной предпріимчивости, настолько велика, что слѣдуетъ ожидать не прилива, а отлива отъ насъ золота заграницу. Понятно, что если эти опасенія оправдаются, то долженъ появиться лажъ и на новую золотую монету, не смотря на осуществленіе предполагаемой реформы. М-ръ ф-овъ отрицаетъ эту возможность, доказывая, что расчетный балансъ въ послѣдніе восемь лѣтъ сконялся въ нашу пользу. Но оказывается, что въ ближайшіе годы расчетный балансъ заключается не въ нашу выгоду на сумму около 47 мил. р. зол. въ годъ. Затѣмъ и самый выводъ, будто за восемь лѣтъ расчетный балансъ далъ въ нашу пользу 120 мил. р. зол., основанъ на шаткихъ данныхъ. Всѣ цифры увеличенія золотой наличности г. банка и казны образовались въ то время, когда золото запиралось въ подвалы и не могло оттуда быть извлечено безъ согласія финансоваго управленія. Увеличеніе это при томъ нерѣдко зависѣло не отъ естественнаго движенія разсчетнаго баланса, а отъ искусственнаго привлеченія золота путемъ спекулятивныхъ покупокъ онаго финансовымъ вѣдомствомъ съ цѣлью уронить курсъ нашей валюты (1890—91 г.т.). Можно ли сравнивать это положеніе съ тѣмъ, которое наступитъ, когда будетъ открытъ свободный размѣнъ и можно ли примѣнять выводы, полученные изъ разсмотрѣнія данныхъ за прошлое время, къ оцѣнкѣ ожидающихъ насъ въ будущемъ колебаній расчетнаго баланса? Но если мы золота не будемъ въ состояніи удержать, то въ этомъ заключается громадное неудобство проэктируемой мѣры: размѣнный фондъ, кромѣ финансоваго значенія, имѣетъ существенную важность для *военныхъ* цѣлей. Современныя войны требуютъ колоссальныхъ затратъ для успѣшнаго ихъ веденія. Быстрота, иниціатива нападенія—сами по себѣ создаютъ шансы для побѣды. Если же золотой фондъ уйдетъ, то намъ придется начать приготовленія къ войнѣ безъ надлежащихъ средствъ, а это поставитъ насъ въ худшее положеніе сравнительно съ настоящимъ». Особенно подробно остановился на выясненіи вопроса о состояніи нашего разсчетнаго баланса *В. В. Верховскій* [1]), который между прочимъ ссылался на мнѣніе самого м-ра ф-овъ, изложенное имъ въ предыдущемъ году въ представленіи о сдѣлкахъ на золотую валюту, гдѣ *министръ финансовъ самъ склонялся къ тому мнѣнію, что балансъ для насъ въ послѣдніе годы неблагопріятенъ.* Въ силу всѣхъ этихъ соображеній помянутые члены госуд. совѣта находили необходимымъ отложить реформу на неопредѣленное время, такъ какъ текущія условія нашего народнаго хозяйства дла нея неблагопріятны. Находили, что при тѣхъ неблагопріятныхъ балансахъ,

---

[1]) Протоколы, стр. 36—41.

которые сложились для насъ въ послѣдніе годы, лучше оставаться при колеблющихся въ своей цѣнности кред. билетахъ, ибо эти колебанія все-таки препятствуютъ приливу къ намъ обратно нашихъ процентныхъ бумагъ изъ-за границы, при неблагопріятныхъ торговыхъ балансахъ создаютъ условія его улучшенія (увеличеніе вывоза, затруднительность ввоза), и остается возможность сохранить наши золотые запасы, имѣющіе столь важное значеніе на случай возможныхъ политическихъ осложненій [1]).

Кромѣ этихъ возраженій общаго, такъ сказать, принципіальнаго характера, сдѣланъ былъ цѣлый рядъ возраженій болѣе техническаго свойства. Напр. находили, что предполагаемый золотой фондъ слишкомъ незначителенъ, чтобы наполнить каналы нашего внутренняго денежнаго обращенія [2]), а непокрытая часть выпуска кред. билетовъ оставляется по проэкту слишкомъ значительной [3]), — что въ случаѣ открытія размѣна къ намъ могутъ притечь изъ-за границы наши размѣщенные тамъ фонды [4]),—что [5]) проэктируемая м-омъ ф-овъ система денежнаго обращенія носитъ противорѣчивый характеръ: съ одной стороны это золотой монометаллизмъ, а съ другой нѣчто въ родѣ биметаллизма, такъ какъ выпускъ серебра въ обращеніе не ограниченъ, а пріемъ его частными лицами ограниченъ только очень крупною суммою (по 50 р.),—что предполагаемая къ выпуску новая 10-рублевая монета поведетъ къ обману темнаго люда, особенно евреями; ибо она не достаточно будетъ отличаться отъ прежнихъ имперіаловъ, на которыхъ также написано 10 рублей [6]),—что новая монета не будетъ соотвѣтствовать, какъ прежняя, золотой монетѣ латинскаго союза [7]),—что госуд. нашъ банкъ лишенъ самостоятельности, которая есть необходимое условіе правильнаго билетнаго обращенія [8]) и т. д. Разумѣется, всѣ эти возраженія не были оставлены безъ отвѣта министромъ финансовъ. Очень интересныя и вполнѣ научныя объясненія дѣлъ по нѣкоторымъ изъ спорныхъ вопросовъ далъ также членъ госуд. совѣта *Ѳ. Г. Тернеръ*, хотя вообще съ принятыми имъ положеніями далеко не всегда можно согласиться особенно по вопросу о *механическомъ* приливѣ золота въ страну подъ вліяніемъ его въ ней недостатка.

---

[1]) Ibid., стр. 42, 50 (рѣчь В. В. Верховскаго).
[2]) Протоколы, стр. 20, 44.
[3]) Ibid, стр. 50.
[4]) Ibid., стр. 41, 42, 31.
[5]) Соображенія Мансурова, стр. 12—18, соображенія ф. Дервиза, стр. 19-21.
[6]) Протоколы, стр. 20 и 91.
[7]) Соображенія Мансурова, стр. 18—19.
[8]) Протоколы, стр. 45—49. Соображ. Мансурова, стр. 19—23.

М-ръ ф-овъ [1]) вновь и довольно подробно остановился на вопросѣ о возможности довести курсъ кред. рубля до паритета съ зототымъ, нашелъ это доведеніе невозможнымъ и ненужнымъ (такъ какъ оно возродило бы вновь прекращенную было спекуляцію на курсъ рубля) и указалъ на противорѣчіе въ возраженіяхъ тѣхъ лицъ, которыя одновременно требуютъ возстановленія размѣна кред. билетовъ на золото по нариц. цѣнѣ и сомнѣваются въ успѣшности размѣна даже по курсу 66²/₃ к. зол. Далѣе м-ръ ф-овъ настаивалъ на томъ, что бояться отлива золота заграницу не имѣетъ смысла, такъ какъ оно туда уйдетъ не даромъ, а за извѣстные товары или услуги, а отливъ золота внутрь страны произойдетъ только въ обмѣнъ за кред. билеты, количество которыхъ будетъ этимъ путемъ сокращено. Торговый же балансъ нашъ хотя и ухудшился въ послѣднее время, но съ 1895 г. дѣло снова пошло на улучшеніе, да и обусловливалось это ухудшеніе увеличеніемъ изъ-заграницы привоза предметовъ для оборудованія новыхъ фабрикъ и заводовъ, непрерывно у насъ возникающихъ, заказами заграницею военнаго и морскаго министерства и желѣзными дорогами. Все это имѣетъ *временный* характеръ и въ будущемъ прекратится. Затѣмъ [2]) м-ръ ф-овъ настаивалъ на томъ, что фактъ возстановленія размѣна долженъ высоко поднять нашъ заграничный кредитъ, уничтожить ту панику, которая всегда происходила заграницей съ нашими фондами въ случаѣ пониженія курса нашего кред. рубля. «Безусловно ручаться, конечно, за прочность задуманной реформы невозможно, ибо никто не можетъ предвидѣть всѣхъ ожидающихъ насъ въ будущемъ случайностей. Но можно быть увѣреннымъ, что неудача послѣдуетъ только при стеченіи самыхъ несчастныхъ обстоятельствъ и что эти обстоятельства произвели бы тѣ же явленія и при бумажно-денежномъ обращеніи, но тогда эти явленія проявились бы гораздо интенсивнѣе, такъ сказать, — въ квадратѣ». Отвѣчая въ засѣданіи 25-го апрѣля на рѣчь В. В. Верховскаго, закончившую засѣданіе 20 апр., м-ръ ф-овъ высказалъ [3]), что *первое* сомнѣніе, выраженное въ 1-омъ засѣданіи, касалось вопроса о разсчетномъ балансѣ. Вопросъ это спорный и въ литературѣ, такъ какъ многіе первостепенные ученые (напр. Гертцка) доказываютъ, что не расчетный балансъ производитъ приливъ и отливъ золота, а, напротивъ, балансъ зависитъ отъ движенія металла изъ страны и обратно, обусловливаемаго естественнымъ стремленіемъ золота направляться туда, гдѣ чувствуется въ немъ наибольшая по-

---

[1]) Протоколы, стр. 23—31.
[2]) Ibid., стр. 35—36.
[3]) Ibid., стр. 53—70.

требность и гдѣ оно поэтому цѣнится дороже. «Но», сказалъ министръ,—«по моему мнѣнію то или другое состояніе этого баланса непремѣнно должно быть принято во вниманіе, и, *еслибы нашъ балансъ былъ пассивенъ, а не активенъ, какимъ онъ представляется на самомъ дѣлѣ, то я считалъ бы въ высшей степени неосторожнымъ вводить при такихъ условіяхъ денежную реформу*». Балансъ нашъ активенъ, потому что въ теченіе 8 лѣтъ, помимо займовъ, намъ удалось накопить еще до 122,7 мил. руб. зол., а «*еслибы разсчетный балансъ сводился въ нашу пользу лишь благодаря займамъ, какъ это имѣетъ мѣсто въ Румыніи, то его никоимъ образомъ нельзя было бы назвать благопріятнымъ*». «Положеніе наше вполнѣ солидное даже съ точки зрѣнія тѣхъ, кто придаетъ значеніе даннымъ разсчетнаго баланса», а приведенныя на счетъ баланса цифры очень точныя, ибо при тѣхъ анормальныхъ условіяхъ, при которыхъ живетъ Россія, благодаря господству бумажной неразмѣнной валюты, является возможность получить результатъ сведенія платежнаго баланса прямо безъ сложныхъ вычисленій, основанныхъ на произвольныхъ данныхъ, а потому ошибочныхъ (у насъ золото, не имѣя обращенія въ странѣ, стекалось какъ Saldo по балансу въ государ. банкѣ или государ. казначействѣ). *Второе* сомнѣніе въ томъ, что разсчетный балансъ ухудшился для насъ въ послѣдніе три года и что все добываемое внутри страны золото ушло заграницу для разсчета по балансу. Но часть нашего золота осталась внутри Россіи для промышленныхъ цѣлей (примѣрно милліоновъ на 15 за три года), а остальное золото дѣйствительно ушло и *сверхъ того мы приплатили 32 мил. руб. зол.*, а если учесть покупки за это же золото серебра, то вся наша приплата въ годъ составитъ до 5—6 мил. руб. зол. въ годъ (такимъ образомъ м-ръ ф-овъ *впервые* признавалъ здѣсь *невыгодность* для насъ разсчетнаго баланса и *уступленіе этой невыгоды покупками за счетъ золотыхъ запасовъ ни на что не нужнаго серебра*, противъ котораго самъ м-ръ ф-овъ такъ краснорѣчиво возставалъ въ своемъ представленіи). Приплаты эти м-ръ ф-овъ признавалъ совершенно ничтожными, не могущими служить возраженіемъ противъ реформы, тѣмъ болѣе, что въ будущемъ, по его мнѣнію, балансъ долженъ былъ *непремѣнно опять склониться въ нашу пользу*. *Третье* сомнѣніе—въ нашей задолженности и опасности отлива золота вслѣдствіе возвращенія къ намъ размѣщенныхъ заграницею нашихъ цѣнныхъ бумагъ—м-ръ ф-овъ находилъ неосновательнымъ, ссылаясь на Герцку, который говоритъ, что предположеніе, будто этимъ путемъ страна можетъ лишиться наличныхъ средствъ, равносильно предположенію, будто тотъ, кто лишается платежныхъ средствъ,

можетъ остаться не только покупателемъ, но даже самымъ выгоднымъ покупателемъ цѣнныхъ бумагъ, а вѣдь это очевидная безсмыслица [1]). Ссылку же на исторію итальянскаго денежнаго обращенія м-ръ находилъ неудачною, ибо въ Италіи прекращеніе размѣна было обусловлено недостаточностью золотого фонда, неблагопріятными для нея торговыми балансами, злоупотребленіями эмиссіонной операціей, неудовлетворительными финансами. У насъ ни одного изъ этихъ условій нѣтъ (м-ръ ф-овъ упускалъ впрочемъ изъ виду, что заграничная задолженность Италіи была далеко не такъ велика, какъ въ Россіи, что Итальянцы не развозили своихъ денегъ по разнымъ заграничнымъ мѣстамъ, какъ русскіе и что, напротивъ, громадныя деньги ввозили въ Италію иностранные туристы). *Четвертое* замѣчаніе объ отсутствіи золота въ обращеніи среди населенія и о необходимости приступить къ размѣну лишь по наполненіи металломъ каналовъ обращенія, м-ръ ф-овъ находилъ, по справедливости, неимѣющимъ отношенія къ возможности ввести реформу: и населеніе привыкнетъ къ золоту, и *въ народное обращеніе въ теченіе ближайшихъ 10 лѣтъ проникаетъ не болѣе 400 мил. руб.* Запасы же наши золотомъ рѣшено *ко времени открытія размѣна пополнить такою суммой, которая не уступала бы запасамъ Германіи* (доходящимъ въ банкахъ и въ обращеніи до 1.271 мил. руб.). *Пятое* замѣчаніе о необходимости *реформы госуд. банка въ видахъ приданія ему большей самостоятельности* м-ръ ф-овъ нашелъ вполнѣ правильнымъ (какъ таковымъ же онъ находилъ его при обсужденіи денежной реформы въ комитетѣ финансовъ). Высказавшись противъ возможности преобразованія нашего госуд. банка въ акціонерный, м-ръ ф-овъ заключилъ, что «самостоятельность нашего банка должна заключаться въ томъ, чтобы м-ръ ф-овъ, руководя дѣятельностью банка и наблюдая за нею, могъ не разрѣшать банку изв. операцій, но не могъ обязывать его поступаться своими интересами ради какихъ-либо особыхъ цѣлей». Затѣмъ м-ръ возражалъ г. Верховскому на счетъ того, что Г. Банкъ главнымъ образомъ оперируетъ за счетъ средствъ госуд. казначейства, тогда какъ на самомъ дѣлѣ онъ оперируетъ не въ меньшей степени и на частныя,—что его активъ не представляетъ ничего угрожающаго съ точки зрѣнія солидности его операцій и въ этомъ отношеніи не произошло никакихъ рѣзкихъ измѣненій въ послѣдніе годы. Наконецъ на счетъ *шестого* замѣчанія—о недостаточности размѣннаго фонда въ случаѣ возможности оставленія непокрытыми до 400 мил. руб. кред., м-ръ ф-овъ по-

---

[1]) Этому болѣе самоувѣренному, нежели талантливому, ученому не мѣшало бы по поводу своихъ апріорныхъ выводовъ ознакомиться хотя бы съ исторіей биржевого кризиса въ той же Австріи въ 1893 г., о которомъ мы говорили выше.

яснилъ, что въ скоромъ времени запасы золота у насъ превысятъ сумму выпуска кред. билетовъ, а, слѣд., указанное возраженіе отпадаетъ само собою. Заключилъ свою рѣчь м-рѣ ф-овъ слѣдующими словами. «Если мы не допустимъ такихъ злоупотребленій и неосторожныхъ дѣйствій, какія были въ Италіи, то золото не можетъ отъ насъ уйти и реформа должна удасться. А еслибы всѣ обстоятельства складывались такимъ образомъ, что золото должно уйти, то оно все равно и съ еще бо̀льшею стремительностью ушло бы и и въ томъ случаѣ, когда денежная реформа не была бы осуществлена. Единственнымъ въ такомъ случаѣ средствомъ для задержки отлива золота явилось бы пониженіе курса рубля. Но средство это столь опасно, что Россія легко, при употребленіи онаго, могла бы дойти до того, что курсъ рубля упалъ бы до 33 к.! Вотъ для предупрежденія сего я и нахожу необходимымъ провести настоящую реформу»!

Съ своей стороны *Ѳ. Г. Тернеръ* [1]) далъ объясненія по четыремъ пунктамъ: 1) о платежномъ балансѣ, 2) о необходимости насыщенія золотомъ внутреннихъ каналовъ обращенія, 3) о томъ, достаточно ли подготовлена настоящая реформа сравнительно съ Канкриновскою и выгодно ли намъ поднимать курсъ кред. рубля и 4) о соотвѣтствіи реформы *достоинству* правительства. О платежномъ балансѣ г. Тернеръ провелъ ту обычную «количественную» теорію денегъ, по которой всѣ товары съ отливомъ изъ страны монеты будто бы падаютъ въ цѣнѣ, и вслѣдствіе того возрастаетъ ихъ вывозъ, а съ другой стороны деньги поднимаются въ цѣнѣ и приливаютъ поэтому изъ заграницы: и то и другое, конечно, *можетъ* произойти, но не всегда происходитъ непремѣнно, такъ что эту теорію непреложнымъ аргументомъ въ пользу проводимой реформы признать нельзя. Напротивъ по вопросу о необходимости насыщенія каналовъ ден. обращенія золотомъ г. Тернеръ привелъ совершенно справедливое заключеніе 2-ой (Парижской) монетной конференціи 1881 г., что никакой надобности въ нахожденіи большихъ количествъ золота внутри страны нѣтъ, что оно есть средство для международныхъ платежей. Для внутреннихъ же платежей конференція рекомендовала *серебро*, которое для этой цѣли рекомендовалъ употреблять г. Тернеръ и у насъ (хотя не проще было бы рекомендовать кред. билеты, которые имѣли передъ серебромъ то преимущество, что стоили гораздо дешевле и были удобнѣе, роль же денегъ во внутреннемъ обращеніи могли исполнять не хуже серебра). «Что же касается золота, то было бы крайне нежелательно, чтобы

[1]) Протоколы, стр. 92—104.

насыщеніе имъ каналовъ обращенія совершалось на счетъ размѣннаго фонда, который долженъ оставаться фондомъ банковымъ, предназначеннымъ главнымъ образомъ для регуляціи расчетнаго баланса. Мало по малу, золото, конечно, войдетъ въ народное употребленіе, но *приливъ его на внутренній рынокъ долженъ совершаться не изъ размѣннаго фонда*, а изъ золота, получаемаго нами изъ заграницы при особенно благопріятныхъ разсчетныхъ балансахъ, а также изъ туземнаго производства этого металла». Далѣе г. Терперъ коснулся Канкриновской реформы, подчеркнувъ усиленно ея «недостатки» и заключивъ, что всетаки «не смотря на всѣ промахи и техническія несовершенства реформы 1839 г., всѣ благословляютъ имя графа Канкрина. Это служитъ лучшимъ доказательствомъ того, что, заручившись такимъ великимъ благомъ, какъ металлическое или металически фундированное бумажное денежное обращеніе, народъ готовъ простить иниціаторамъ денежнаго преобразованія всѣ неудобства, которые ему при этомъ приходится претерпѣвать. Этого не слѣдуетъ забывать тѣмъ, которые хотятъ взять на себя отвѣтственность за отсрочку ad calendas graecas предлагаемой нынѣ мѣры, долженствующей облагодѣтельствовать Россію, —отвѣтственность не менѣе тяжелую, чѣмъ та, которую будетъ нести министръ финансовъ и раздѣляющія его взгляды лица въ случаѣ осуществленія задуманнаго преобразованія». «Мысль о томъ, что открытіе размѣна по пониженному сравнительно съ номинальнымъ курсу кред. рубля несогласно съ достоинствомъ государства, основана на предположеніи о томъ: 1) что обязательство, которое лежитъ на правительствѣ относительно кред. билетовъ, является безспорнымъ и 2) что обязательство, вытекающее изъ выпуска госуд. кред. билетовъ, составляетъ дѣйствительный госуд. *долгъ*». Но помянутое обязательство весьма сложно. Даже меньшинство коммиссіи 6 окт. 1895 г., высказавшее, что правительство обязано платить золотомъ, «весьма мудро мотивировало свое рѣшеніе, указавъ, что это обязательство вытекаетъ изъ *дѣйствующихъ* законоположеній и въ частности изъ предписаннаго въ 1843 г. и *не отмѣненнаго до нынѣ* правила о соблюденіи при размѣнѣ указного отношенія между золотыми и серебряными деньгами. Отсюда слѣдуетъ, что, если буквальное исполненіе этого обязательства не соотвѣтствуетъ общегосударственнымъ соображеніямъ, то оно можетъ быть видоизмѣнено, но не иначе, какъ посредствомъ *новаго* закона, *отмѣняющаго* прежній. Въ этомъ смыслѣ высказался и предсѣдатель названной комиссіи въ засѣданіи комитета финансовъ». «Что же касается, наконецъ, вопроса о томъ, составляетъ ли обязательство по кред. билетамъ долгъ правительства, то нельзя не отмѣтить, что признаніе онаго долгомъ основано на

неправильномъ противоположеніи народа государству. Госуд. казначейство не составляетъ нѣчто отдѣльное, а есть достояніе всего народа и восполняется податными платежами всѣхъ жителей страны. При обыкновенныхъ займахъ одно лицо (капиталистъ) противопоставляется цѣлому государству. Здѣсь дѣйствительно имѣются двѣ стороны съ расходящимися интересами, и государство является лишь однимъ изъ контрагентовъ. Но въ дѣлѣ бумажнаго денежнаго обращенія понятіе о двухъ сторонахъ не примѣнимо. Предъявитель кред. билета является одновременно и кредиторомъ, и должникомъ—тутъ имѣется взаимное обязательство. Такъ, въ артели старшина и касса не могутъ быть противопоставлены цѣлой артели: ихъ интересы совпадаютъ, а не расходятся. Отсюда ясно, что признавать обязательство по бумажнымъ деньгамъ госуд. долгомъ въ строгомъ смыслѣ неправильно. А съ этимъ падаетъ и утвержденіе, будто неуплата въ полной суммѣ этого мнимаго долга не соотвѣтствуетъ достоинству нашего правительства».

Рѣчью Ѳ. Г. Тернера окончено было второе и послѣднее засѣданіе соед. департаментовъ Госуд. Совѣта по вопросу объ исправленіи денежнаго обращенія. Предсѣдатель Д. М. Сольскій, объявивъ, что его личное мнѣніе происшедшими въ засѣданіяхъ Г. Совѣта преніями осталось по всѣмъ существеннымъ вопросамъ не поколебленнымъ, какъ и мнѣніе другихъ членовъ комитета финансовъ, предложилъ формулировать такъ вопросы, предстоявшіе разрѣшенію въ осеннюю сессію Госуд. Совѣта [1]): 1) нужна ли вообще реформа ден. обращенія или можно сохранить на будущее время неразмѣнные кредитные билеты; 2) если реформа нужна, то слѣдуетъ ли стремиться къ возстановленію размѣна кред. билетовъ al pari, и притомъ путемъ ли естественнаго повышенія ихъ курса, или же искусственными мѣрами; 3) если можетъ быть допущенъ размѣнъ по пониженному курсу, то по какому именно; 4) имѣются ли въ наличности условія для установленія размѣна съ надеждою на успѣхъ, и какими мѣрами онъ лучше всего можетъ быть обезпеченъ; 5) нужна ли новая монетная система, основанная на золотѣ, и какую слѣдуетъ избрать монетную единицу; 6) какими правилами должна опредѣляться дѣятельность госуд. банка по выпуску и размѣну кред. билетовъ; 7) какой долженъ быть назначенъ срокъ для введенія реформы, т. е. на сколько времени можно отдалить ея осуществленіе».

На всѣ эти вопросы содержался уже полный и вполнѣ удовлетворительный отвѣтъ въ самомъ представленіи м-ра ф-овъ и въ его отвѣтныхъ рѣчахъ на возраженія, сдѣланныя по поводу проэкта

---

[1]) Протоколы, стр. 105.

ден. реформы членами госуд. совѣта. Не было дано отвѣта только по вопросу о нежелательности появленія въ обращеніи монетъ съ одинаковымъ наименованіемъ и съ разною цѣнностью (старая и новая 10 рублевая монета), а между тѣмъ вопросъ былъ очень серьезный въ виду того, что въ 1896 г. оборотъ съ золотою имперіальною монетою достигъ 1.361 мил. руб. (на 693 мил. руб. ея было выдано правительственными и банковыми кассами и на 668 мил. руб. принято обратно [1]). Не было также дано отвѣта по вопросу еще болѣе важному, именно какую роль предназначено играть въ нашемъ денежномъ обращеніи *серебру*. М-ръ ф-овъ сов. справедливо призналъ этотъ металлъ непригоднымъ для цѣлей ден. обращенія и въ рѣчи своей въ Госуд. Совѣтѣ прямо сказалъ, что выпускъ *значительнаго* количества серебра неудобенъ по причинѣ крайняго его обезцѣненія. Что же надо было понимать подъ *значительнымъ* количествомъ? Въ представленіи своемъ м-ръ ф-овъ опредѣлялъ это количество суммою *до 50 мил. руб.*, а, возражая В. В. Верховскому въ Госуд. Совѣтѣ по поводу невыгодности для насъ въ послѣдніе годы разсчетнаго баланса, указалъ, что эта невыгодность обусловлена была отчасти закупкою серебра, *всего за три года* на сумму 14—17 мил. руб. Какъ закупка серебра въ этихъ размѣрахъ, такъ и установленіе предѣла выпуска серебряной монеты въ 50 мил. руб. надо признать мѣрами вполнѣ благоразумными и логически вытекающими изъ принциповъ проводимой реформы. Дѣйствительно, если бы рѣшено было напр. всѣ рублевые и трехрублевые билеты замѣнить серебромъ, а пятирублевые и десятирублевые — золотомъ, оставивъ въ обращеніи одни билеты крупнаго достоинства, то при допущеніи необезпеченнаго выпуска кред. билетовъ на сумму до 400 мил. руб. вся сумма ихъ въ обращеніи достигала бы 800 мил. руб. при размѣнномъ фондѣ въ 400 мил. руб., каковое обезпеченіе приходится признать совершенно недостаточнымъ. Вѣдь разсчетъ м-ра ф-овъ (и совершенно правильно) былъ основанъ на томъ, что кред. билеты мелкаго достоинства (при выпускѣ золотой монеты только въ 10 руб.) вовсе не будутъ представлены къ размѣну. Ихъ было больше, чѣмъ на 400 мил. руб., и слѣд. эту сумму свободно можно было не обезпечивать золотомъ. Но крупные билеты при первомъ же замѣшательствѣ *всѣ безъ остатка* могли бы быть представлены къ размѣну и при томъ въ самый короткій срокъ. Такимъ образомъ замѣнять серебромъ мелкіе кред. билеты значило на равную сумму лишиться возможности выпуска необезпеченныхъ билетовъ, т. е., другими словами, *удорожить* реформу безъ всякой надобности и ухудшать нашъ платежный балансъ покупками серебра.

[1]) Всепод. докл. м-ра ф-овъ на 1897 г., В. Ф. 1897 г. № 1, стр. 9.

Вопросъ былъ первостепенной важности, но на него почему-то было обращено очень слабое вниманіе. Значеніе его ясно сознавалъ едва ли не одинъ Л. В. Ходскій при обсужденіи вопроса въ вольно-экономическомъ обществѣ, да нѣкоторое (очень слабое) вниманіе ему было удѣлено членами Госуд. Совѣта Б. П. Мансуровымъ и Д. Г. ф.-Дервизомъ. Указывалось еще на необходимость *беречь золото* Ѳ. Г. Тернеромъ, но въ этомъ направленіи м-во ф-овъ сразу же оказалось чрезмѣрно расточительнымъ, выпустивъ еще до завершенія реформы въ обращеніе почти до 700 мил. р. з. въ имперіальной монетѣ [1]), которая и возвратилась въ правительственныя и банковыя кассы почти немедленно, но, конечно, уже въ нѣсколько потертомъ видѣ (есть *спеціалисты*, которые не выпускаютъ отъ себя полученныхъ монетъ, не собравъ съ нихъ посредствомъ особаго сукна *золотой пыли*). Какъ бы то ни было, вопросъ о серебрѣ остался открытымъ, но во всякомъ случаѣ пренія по поводу предполагаемой реформы денежнаго обращенія показали м-ру ф-овъ, что накопленные нами запасы золота далеко еще не достаточны для безусловной прочности размѣна кред. билетовъ. Запасы эти рѣшено было значительно увеличить. съ помощью *новаго заграничнаго золотого займа*. Съ представленіемъ о необходимости этого займа м-ръ ф-овъ вошелъ въ комитетъ финансовъ еще 12 апрѣля 1896 г. [2]), т. е. сейчасъ же по окончаніи засѣданій комитета, посвященныхъ денежной реформѣ, указывая, что имѣющіяся у госуд. казначейства суммы, сверхъ размѣннаго фонда, до 230 мил. руб. зол., не достаточно велики, такъ какъ кред. билеты на сумму до 371 мил. руб. не обезпечены, и въ этой суммѣ по ихъ выпуску числится долгъ госуд. казначейства, а между тѣмъ помянутыя 230 мил. руб. зол. не могутъ считаться свободными, такъ какъ до 50 мил. руб. зол. необходимо имѣть заграницей для обезпеченія нашихъ платежей по займамъ и для возможности противодѣйствія враждебнымъ намъ биржевымъ сферамъ. Кромѣ того нужны также деньги *на покупку серебра*, котораго въ 1895 и 1896 г.г. было куплено въ количествѣ, достаточномъ *для чеканки 60 мил. руб.* [3]), но затѣмъ пріобрѣтеніе его было пріостановлено вслѣдствіе возрастанія цѣнъ на серебро, которыя теперь опять падаютъ, и, слѣдовательно, можно будетъ покупку возобновить, примѣрно еще на сумму до *30 мил. р.*

---

[1]) Всего начеканено было къ тому времени (за царствованіе императ. Александра III) имперіальной монеты до 252 мил. р. зол., да въ 1894—96 г.г. до 50—53 мил. руб. з. (Кашкаровъ, I, 137, *Bulletin russe* 1901 г. А, стр. 72), но оставалось въ распоряженіи правительства не болѣе 125 мил. руб. зол., такъ что въ теченіе года пришлось пускать въ обращеніе ту же монету *шесть* разъ подъ рядъ, не смотря на упорное нежеланіе публики ее принимать.

[2]) Дѣло Кред. канцеляріи 1896 г. № 1, Отд. II, ст. I.

[3]) Эта цифра не совпадаетъ съ цифрой, сообщенной Госуд. Совѣту въ засѣданіи 25 апр., когда она была сильно *преуменьшена*.

зол. Еслибы новый заемъ далъ 100 мил. руб. зол.=150 мил. руб. кред., то можно было бы сократить долгъ госуд. казначейства по выпуску кред. билетовъ до 220 мил. руб., такъ какъ свободные рессурсы госуд. казначейства возрасли бы въ этомъ случаѣ до 366 мил. руб. кред. Состояніе денежнаго рынка на столько благопріятно, что заемъ долженъ обойтись по цѣнѣ *не свыше* $3^1/_2$%. Комитетъ финансовъ согласился съ м-ромъ ф-овъ относительно реализаціи новаго займа, вслѣдствіе чего начались переговоры съ фирмою бр. Ротшильдъ въ Парижѣ, и 16 іюня 1896 г. м-ръ ф-овъ входилъ уже въ комитетъ съ новымъ представленіемъ, гдѣ сообщалъ, что онъ находитъ наиболѣе выгоднымъ остановиться на 3%-омъ типѣ займа, ибо курсъ для нашихъ 4%-ыхъ займовъ опредѣлялся въ 103—104, для $3^1/_2$%-ыхъ въ 100—101 и для 3%-ыхъ въ 94—94,5% (подъемъ дотолѣ небывалый), что̀ показываетъ, что 4%-ые и $3^1/_2$%-ые займы не могутъ служить мѣриломъ для нашего кредита: опасеніе конверсій и потерь при тиражахъ препятствуетъ правильному развитію цѣнъ займовъ, достигшихъ или превысившихъ паритетъ. Дѣйствительно, если сравнить ежегодные платежи по 4%-ымъ, $3^1/_2$%-ымъ и 3%-ымъ займамъ, то эквивалентныя цѣны ихъ опредѣлятся такъ: принимая, что за $3^1/_2$-ый можно было бы выручить 96% (4—5% скидываются на уступку публикѣ, на уплату гербового сбора, коммисіонныхъ расходовъ и проч.), 4%-ый заемъ должно было бы оцѣнить въ 116,57%, а 3%-ый въ 84,95%. Отсюда видно изъ сравненія показанныхъ цѣнъ съ биржевыми, что только цѣны 3%-ыхъ займовъ получили правильное развитіе и что выпускъ иного займа является невыгоднымъ для госуд. казначейства. Настаивая на 3%-омъ типѣ, м-ръ ф-овъ указывалъ на бо̀льшее удобство выпуска займа въ *рентной* формѣ: «форма эта при отсутствіи тиражей, за коими, какъ показываетъ опытъ, французскіе держатели слѣдятъ крайне неаккуратно, очень удобна для французской публики и, слѣд., во Франціи не мало должна содѣйствовать успѣху займа и прочности его размѣщенія». Отъ права конверсіи и погашенія займа прійдется лѣтъ на 15 отказаться, но «этотъ отказъ не влечетъ за собою какихъ-либо существенныхъ пожертвованій госуд. казначейства, а между тѣмъ можетъ повліять на привлеченіе подписчиковъ въ настоящее время, когда доходъ, хотябы и незначительный, но обезпеченный въ теченіе нѣсколько болѣе длиннаго промежутка, весьма цѣнится публикой. Биржевая цѣна нашихъ 3%-ыхъ займовъ стоитъ 94—94,5%, но она несомнѣнно нѣсколько преувеличена стараніями спекуляціи, желавшей воспользоваться слухами объ *ожидаемыхъ политическихъ событіяхъ* (?)». При такихъ условіяхъ погашаемый въ теченіе 81 года по париц. цѣнѣ заемъ можно

реализовать по цѣнѣ 92—93½%, а за вычетомъ расходовъ (до 3%) по 89½—90%, а такъ какъ рента обходится госуд. казначейству на 2⅓% дешевле, то выпускную цѣну 3%-ой ренты можно опредѣлить въ 90%, а чистую выручку въ 87⅙—87⅔%. Еслибы банкиры сумѣли увеличить эмиссіонную цѣну, коммиссію имъ можно было бы увеличить.

Комитетъ финансовъ согласился съ предположеніями м-ра ф-овъ, который немедленно же заключилъ контрактъ съ бр. Ротшильдъ, въ силу котораго эта фирма приняла новый нашъ заемъ по твердой цѣнѣ *89⅜%* (§ 9 контракта), взявъ на себя издержки по публикаціямъ, на прессу, регистратуру и проч., тогда какъ расходы по изготовленію, пересылкѣ облигацій займа и оплату ихъ иностраннымъ гербовымъ сборомъ остались на русскомъ правительствѣ (§ 11). Сверхъ того наше правительство обязалось уплачивать ежегодно по ⅛% съ оплачиваемыхъ банкирами купоновъ по займу и тиражированныхъ облигацій (§ 8). Высочайшій указъ о выпускѣ займа данъ былъ 8 іюля 1896 г. [1]). Онъ выпускался, на сумму 100 мил. руб. золотомъ облигаціями въ 125,625 и 3.125 р. зол. съ паритетомъ 125 руб. зол.=500 фр.=404 мар.=19 £ 15 sh. 6 d.=239 гол. гульд.=360 дат. кронъ=96,25 дол. зол., съ занесеніемъ въ госуд. долговую книгу подъ названіемъ: «Россійскій 3%-ый золотой заемъ 1896 г.». Проценты оплачивались по ¼ года, начиная съ 20 іюля (1 авг.) 1896 г., а отъ права погашенія его правительство отказывалось до 19 дек. 1910 г. (1 янв. 1911 г.). Во II ст. Высоч. указа было сказано: «Обратить по заключенію счетовъ по займу на погашеніе части безпроцентнаго по выпуску госуд. кред. билетовъ долга госуд. казначейства *сто милліоновъ рублей золотомъ* изъ выручки сего займа и *изъ золотой наличности госуд. казначейства* съ тѣмъ, чтобы впредь до уплаты сей суммы госуд. банку она показывалась по отчетности подъ наименованіемъ суммъ, предназначенныхъ на уплату части безпроцентнаго долга». М-ръ ф-овъ въ самый же день выдачи Высоч. указа донесъ прав. сенату для распубликованія [2]), что реализація займа состоится посредствомъ публичной подписки *въ Россіи* въ государ. банкѣ и въ частныхъ петербургскихъ банкахъ: международномъ, волжско-камскомъ, учетно-ссудномъ и русскомъ для внѣшней торговли, а заграницей: во Франціи у бр. Ротшильдъ, въ Германіи у Блейхредера и Discontogesellschaft въ Берлинѣ и М. А. Ротшильдъ во Франкфуртѣ на М., въ другихъ странахъ—по назначенію бр. Ротшильдъ. Въ обезпеченіе

---

[1]) Собр. узак. 1896 г. ст. 896 II. С. З. № 13147.

[2]) Указатель 1896 г. № 28, стр. 615.

каз. подрядовъ и поставокъ и разсроченнаго акциза за вино пріемъ новаго займа объявлялся по цѣнѣ не ниже 90% нарицат., а въ обезпеченіе всѣхъ остальныхъ отношеній съ казною не ниже 75%. Подписная цѣна на новый заемъ назначена была въ 92,3% съ разсрочкой (на полъ года въ три пріема) и въ 92% безъ разсрочки [1]), и слѣд., для публики онъ приносилъ въ дѣйствительности всего 3,261%. Министерство финансовъ въ правѣ было гордиться достигнутымъ успѣхомъ, указывая, что еще въ 1883 г. «приходилось по 6%-ой золотой рентѣ платить свыше 6,1% и что достигнуто слѣдовательно крупное, почти въ два раза, пониженіе процента, и послѣдній нынѣ приближается къ размѣру %%-овъ, уплачиваемыхъ государствами съ самымъ высокимъ кредитомъ» [2]). Надо къ этому добавить, что подписка имѣла огромный успѣхъ [3]): въ Парижѣ подписались почти на 7 милліардовъ фр., въ Берлинѣ на 343.888.032 мар., въ Петербургѣ на 176.969.500 фр., а вся подписка дала 7.601.522.620 фр., превысивъ предложенную къ подпискѣ сумму въ 19 разъ. Не смотря на этотъ дѣйствительно серьезный успѣхъ сравнительно съ предыдущими нашими займами, съ займами другихъ первоклассныхъ державъ 3%-ый заемъ 1896 г. наврядъ ли можно серьезно сравнивать. Французская рента, наприм., въ 1896 г. уже весьма значительно превышала паритетъ, превышали паритетъ и германскіе 3%-ые консоли, не говоря уже объ англійскихъ $2^3/_4$%-ыхъ. Нашъ же заемъ былъ реализованъ въ сущности только по $89^3/_8$%, если вычесть комисіонное вознагражденіе банкировъ—посредниковъ, взявшихъ за свое участіе $2^5/_8$%. Но и изъ полученной по займу выручки (89.345.899 руб. 50 коп. зол.) пришлось 604.766 руб. 26 коп. зол. отчислить еще на расходы по реализаціи, и только остатокъ въ 88.741.133 р. 24 к. зол. [4]) можно считать чистой выручкой, или дѣйствительный курсъ реализаціи—въ 88,741%, а дѣйств. процентъ интересовъ въ 3,38%. Еслибы, конечно заемъ былъ выпущенъ съ обязательствомъ погашенія его по нариц. цѣнѣ, то процентъ этотъ былъ бы значительно выше, но въ томъ, что выговорено было право выпуска займа въ *рентной* формѣ (въ практикѣ нашихъ внѣшнихъ займовъ случай очень рѣдкій [5]), также заключался уже крупный успѣхъ. 3%-ый заемъ 1896 г. былъ

---

[1]) Проспектъ госуд. банка въ № 28, стр. 80 Вѣст. Фин. 1896.

[2]) Передовая статья Вѣст. Фин. 1896 г. № 28, стр. 45.

[3]) Вѣстн. Фин. 1896 г. № 30, стр. 148.

[4]) Объясн. зап. къ отчету Госуд. контр. 1896 г., стр. 102.

[5]) Въ безсрочной формѣ удалось выпустить только 5%-ые займы 1822 г., 1855 г. и 1862 г. (2-ой, 6-ой и 7-ой), 5%-ую ренту 1884 г., 6%-ую ренту 1883 г. и 3%-ый заемъ 1859 г.

кульминаціоннымъ пунктомъ подъема нашего госуд. кредита, какого мы дотолѣ еще не достигали и наврядъ ли достигнемъ опять въ особенно скоромъ времени.

Согласно Выс. указа 8 іюля 1896 г. недостающая до 100 мил. руб. зол. сумма выручки займа должна была быть пополнена суммами своб. наличности госуд. казначейства. Таковая, т. е. 11.258.866 р. 76 к. зол. (100.000.000—88.741.133 р. 24 к.)=16.883.300 р. кр., и была отчислена въ томъ же 1896 г. на счетъ суммъ, предназначенныхъ на погашеніе безпроцентнаго долга по выпуску госуд. кред. билетовъ [1]). Этимъ путемъ размѣнный фондъ могъ быть уже доведенъ до 900 мил. руб. въ новой валютѣ, дать обезпеченіе кред. билетамъ свыше 80% всего ихъ выпуска, а слѣд., реформа ден. обращенія получала уже гораздо большую прочность, чѣмъ при прежнихъ предположеніяхъ. 8 авг. 1896 г. данъ былъ Выс. указъ [2]), которымъ курсъ въ 7 р. 50 к. кр. за 5 р. зол. былъ закрѣпленъ по 31 дек. 1897 г. съ тѣмъ, что цѣны эти останутся и послѣ этого срока впредь до измѣненія новымъ распоряженіемъ. Такимъ образомъ фиксація была закрѣплена уже въ законодательномъ порядкѣ. Министерство финансовъ не останавливало своихъ работъ по проведенію реформы, можно сказать, ни на минуту. Въ августѣ 1896 г. было составлено сообщеніе на французскомъ, а затѣмъ и англійскомъ, языкахъ объ обращеніи кред. билетовъ и о текущемъ долгѣ—для заграничной прессы. Для подкрѣпленія себя заграничными авторитетами было рѣшено обратиться съ запросами по поводу предпринимаемой реформы къ Ад. Вагнеру, В. Лексису, Гошену и даже къ маститому Гладстону [3]). Вагнеръ прислалъ въ м-во по поводу этого запроса огромную записку на нѣмецкомъ языкѣ, которая была немедленно же переведена кред. канцеляріей на русскій языкъ (въ октябрѣ 1896 г.). Записка эта не содержитъ въ себѣ ничего ни новаго, ни оригинальнаго, обнаруживая лишній разъ недостаточное знакомство автора съ нашимъ финансовымъ и экономическимъ положеніемъ, чего впрочемъ и трудно было требовать отъ германскаго ученаго. Выводы Вагнера, въ общемъ достаточно правильные, таковы: 1) Скорое возстановленіе метал. обращенія весьма желательно; необходимо путемъ надлежащихъ разъясненій разсѣивать распространенныя въ публикѣ предубѣжденія относительно якобы благопріятнаго вліянія на народное хозяйство бумажно-денежной системы. 2) *Переходъ къ золотой валютѣ, какъ для Россіи, такъ и для всѣхъ другихъ странъ*

---

[1]) Отч. Госуд. контр. за 1896 г., стр. 555 и прим. 446.

[2]) Собр. узак. 1896 г. ст. 1075. П. С. З. № 13194.

[3]) Дѣло ден. реф. 1896 г. отд. II, ст. I № 70 (кред. канц.).

сопряженъ съ бо́льшими опасеніями и затрудненіями, чѣмъ обыкновенно полагаютъ. Если же на самомъ дѣлѣ рѣшено приступить къ этой мѣрѣ, то слѣдуетъ стремиться къ *дѣйствительно—чистой золотой* валютѣ, нельзя удовольствоваться хромою золотою валютой, какъ это дѣлаютъ всѣ введшіе у себя золотую валюту, кромѣ Англіи. 3) Министерскій проэктъ реформы вызываетъ нѣкоторыя сомнѣнія, относящіеся собственно къ способу «легальной *девальваціи*», къ которой *во всякомъ случаѣ* сводится предполагаемая реформа. Не смотря на это, означенный проэктъ при нынѣшнихъ условіяхъ долженъ быть *одобренъ.* Избранная разсчетная норма. (1 р. з.=1 р. 50 к. кр.) вполнѣ цѣлесообразна. 4) Госуд. банкъ въ сущности уже теперь обладаетъ способностью открыть размѣнъ на золото, но средства банка легко и еще усилить Правила о покрытіи могли бы быть формулированы нѣсколько менѣе строго, чѣмъ въ проэктѣ, расчлененіе банка на два отдѣленія лучше упразднить. Выводы Вагнера, какъ видимъ, благопріятны проэкту, но требованіе *чистой* золотой валюты вмѣсто «хромой» и признаніе реформы—девальваціей наврядъ-ли могло понравиться м-ву ф-овъ. По крайней мѣрѣ мы нигдѣ не встрѣчаемъ въ оффиціальныхъ бумагахъ ссылки на авторитетъ Вагнера при дальнѣйшемъ движеніи законопроэкта. Болѣе благопріятный отзывъ далъ *В. Лексисъ*, котораго м-ръ ф-овъ благодарилъ за это особымъ письмомъ. Лексисъ расхваливалъ реформу, но давалъ совѣтъ (согласный съ совѣтомъ И. И. Кауфмана)—погасить окончательно «долгъ» госуд. казначейства госуд. банку,—совѣтъ вполнѣ благоразумный, если хотѣли дѣйствительно превратить наши кред. билеты въ настоящія банкноты. Отвѣтъ *Гошена*—совершенно уклончивый, что̀ и понятно въ виду имъ самимъ признанной полной своей некомпетентности въ русскихъ дѣлахъ. «Пути, которыми возстановленіе размѣна должно быть достигнуто, будутъ, конечно, различны согласно съ различными обстоятельствами, въ которыхъ находится данная страна. Необычайныя измѣненія, коимъ подверглись предсказанія политико-экономистовъ относительно размѣна въ Индіи, учитъ большой осторожности», писалъ Гошенъ. Агентъ м-ва ф-овъ въ Парижѣ Артуръ Рафаловичъ прислалъ еще отзывъ участника Брюссельской монетной конференціи нѣкоего банкира *Кюрри*, считавшагося знаткомъ *Индійскаго* денежнаго обращенія. Кюрри самъ писалъ, что его свѣдѣнія о русскихъ финансахъ настолько неудовлетворительны, что его мнѣніе не имѣетъ большого достоинства, но все-таки проэктъ нашего м-ва ф-овъ одобрялъ и совѣтовалъ избѣгать войны и большой задолженности. Всѣми этими отзывами разныхъ заграничныхъ авторитетовъ, признававшихъ себя откровенно некомпетентными для рѣшенія вопроса

о *русской* денежной реформѣ, м-во ф-овъ очень дорожило и всѣмъ иностранцамъ охотно сообщало необходимыя о реформѣ свѣдѣнія. Тѣмъ не менѣе заграницей къ реформѣ относились крайне скептически. Англійскій *Times* въ сентябрѣ 1896 г. категорически увѣрялъ, что реформа будетъ отложена ad calendas graecas. Но онъ ошибался. Уже въ октябрѣ 1896 г. были составлены м-вомъ ф-овъ, *дополнительныя соображенія по дѣлу объ исправленіи денежнаго обращенія* [1]) для внесенія ихъ на разсмотрѣніе Государственнымъ Совѣтомъ въ осеннюю сессію. Здѣсь подробно были разсмотрѣны всѣ возраженія, сдѣланныя членами Государств. Совѣта въ засѣданіяхъ 20 и 25 апрѣля. Упомянувъ о томъ, что цѣль реформы—возстановленіе металлическаго обращенія—была встрѣчена всѣми членами Госуд. Совѣта очень сочувственно [2]), м-ръ ф-овъ указалъ на заявленныя нѣкоторыми изъ нихъ сомнѣнія на счетъ перехода къ золотому монометаллизму, когда на Западѣ еще не не вполнѣ рѣшенъ вопросъ о его преимуществахъ передъ биметаллизмомъ. «Но на почвѣ сомнѣній нельзя дѣйствовать. Нѣтъ такого госуд. вопроса, та или другая постановка котораго не подвергалась бы сомнѣнію въ наукѣ, въ правительственныхъ сферахъ разныхъ странъ, въ печати, а наиболѣе въ заинтересованныхъ кругахъ. Съ своей стороны м-ръ ф-овъ позволяетъ себѣ выразить только надежду, что, еслибы онъ предложилъ исправленіе нашего денежнаго обращенія на почвѣ биметаллизма, то г.г. члены Госуд. Совѣта, положившіе такъ много труда на изученіе настоящихъ серьезныхъ вопросовъ, остерегли бы его отъ этого шага» [3]). Съ другой стороны возражали противъ слишкомъ высокаго предположеннаго предѣльнаго размѣра для обязательнаго обращенія серебряной монеты (50 руб.), предполагая, что здѣсь обширное поле для наживы аферистовъ. Но такъ какъ подобная нажива была бы возможна только при свободной чеканкѣ серебра (которой не предполагается), то это возраженіе не имѣетъ значенія. Возможны, конечно, тайныя поддѣлки монеты, за что законъ грозитъ каторжными работами, но гораздо выгоднѣй поддѣлывать монету серебряную въ Англіи, гдѣ заработокъ на таковомъ занятіи составилъ бы 51,94%, Франціи (заработокъ—47,96%) или Германіи (53,11%), тогда какъ въ Россіи прибыль поддѣлывателей не превысила бы 21,93%, ибо за фунтъ чист. серебра въ русской монетѣ будетъ уплачиваться по паритету 15 р. 17 к. зол., а въ англійской платится—24 р. 68 к. зол., во фран-

---

[1]) Дѣло кред. канц. отд. II ст. I № 70 (Отношеніе отъ 19 окт. 1896 г. № 16000).
[2]) Ibid., стр. 1—2.
[3]) Ibid., стр. 3—4.

цузской—22 р. 75 к. з. и въ германской 25 р. 27 к. зол. Переходить же рѣзко отъ существующаго неограниченнаго пріема серебряной монеты къ десятирублевому maximum'у было бы наврядъ ли практически удобно, тѣмъ болѣе, что въ другихъ странахъ пріемъ серебра или неограниченъ на всякую сумму (Франція, Германія) или же ограниченъ довольно высокимъ максимумомъ. (Въ Англіи—40 шил. [1]). «*У насъ серебряная монета, вѣроятно, преимущественно будетъ ходить среди крестьянъ и служить для домашнихъ сбереженій.* Значительное ограниченіе ея законной платежной силы могло бы причинять ея держателямъ притѣсненія и затрудненія. Затѣмъ ни по вѣсу (2 ф. 42 зол. 36 дол.), ни по объему (1,33 куб. вершка, или менѣе объема одной игры атласныхъ картъ и нѣсколько болѣе одной пачки карандашей Фабера) сумма въ 50 руб. не можетъ представить замѣтныхъ неудобствъ для получателей» [2]) Затѣмъ м-ръ ф-овъ снова вкратцѣ изъяснялъ «существо проэктируемыхъ мѣръ» и представлялъ свои объясненія по поводу возраженій на проэктъ исправленія денежнаго обращенія [3]). Указывая на спорность вопроса объ обязанности произвести размѣнъ кред. билетовъ на серебро или на золото, м-ръ ф-овъ находилъ, что, слѣдоват., споренъ и вопросъ—чѣмъ юридически будетъ законодательное утвержденіе за рублемъ существующей цѣны на золото: уменьшеніемъ ли законнаго достоинства (девальваціей) или напротивъ того увеличеніемъ (инвальваціей). «Въ виду этого рѣзкія возраженія противъ проэкта нѣкоторыхъ особъ по меньшей мѣрѣ не имѣютъ подъ собою твердой почвы». Но если и признать девальвацію, то и съ этой точки зрѣнія нельзя осудить проэктируемую мѣру, какъ насильственную и несправедливую, ибо курсъ кред. рубля за много лѣтъ утвердился на среднемъ уровнѣ около $66^2/_3$ к. з., и поднятіе его до паритета вызвало бы такія переоцѣнки, которыя причиняли бы вредъ всему населенію. Доказывая далѣе прочность предполагаемаго размѣна, м-ръ ф-овъ приводилъ рядъ цифръ, изъ которыхъ оказывалось, что золота принадлежитъ госуд. банку и казначейству на 1.152.803.000 р. въ проэктируемой валютѣ, а кред. билетовъ въ народномъ обращеніи только на 1.079.220.000 р., вслѣдствіе чего обезпеченность размѣна стано-

---

[1]) Т. е. около 18 руб. Въ Австріи 50 кронъ (т. е. менѣе 20 руб.).

[2]) Соображенія, стр. 5—8. Однако со стороны публики раздавались непрерывныя жалобы (попавшія и въ печать) о неудобствѣ въ портативномъ отношеніи серебряной монеты. Дѣйствительно деньги носятъ въ кошелькахъ, а не въ рукахъ, но такихъ кошельковъ, чтобы въ нихъ вмѣстилось на $2^1/_2$ фунта серебра, не существуетъ, да и карманы для такихъ кошельковъ потребовались бы особые. А въ рукахъ можно легко дѣйствительно нести пачку карандашей, но пачку въ 50 сер. рублей можно только тогда нести, когда они особеннымъ образомъ запакованы. У насъ же и выдаваемые изъ казначейства свертки не отличаются прочностью.

[3]) Соображенія, стр. 9—25.

вилась вполнѣ ясной [1]). Но, кромѣ того, м-ръ ф-овъ находилъ, что и нашъ международный оборотъ не грозитъ отливу золота заграницу. Въ подтвержденіе этой мысли прилагались три новыхъ довольно обширныхъ работы: 1) *изслѣдованіе нашего торговаго баланса* въ XIX ст. (составл. *В. И. Покровскимъ*, XLIX+115 стр., in folio), изъ котораго оказывалось: a) что наши. тамож. статист. свѣдѣнія (какъ это замѣчено и для другихъ государствъ, напр. Австріи) уменьшаютъ стоимость нашего вывоза и увеличиваютъ стоимость привоза [2]), b) что балансъ внѣшней торговли Россіи имѣетъ устойчивую активную тенденцію, такъ какъ вывозъ по цѣнности менѣе ввоза за все столѣтіе былъ только 19 разъ, за 22 года вывозъ превысилъ по цѣнности ввозъ болѣе, чѣмъ на 30% (въ пятилѣтіе 1886—90 г. на 60%, въ пятилѣтіе 1891—96 г. на 35%), c) что пониженіе коэффиціента перевѣса вывоза надъ привозомъ въ 1894—95 г. сравнительно съ 1886—90 г.г. произошло не вслѣдствіе пониженія количества отпускаемыхъ товаровъ, а преимущественно вслѣдствіе необыкновеннаго пониженія цѣнъ на хлѣбъ и нѣкоторые другіе русскіе сельскохоз. продукты; d) что увеличеніе привоза иностранныхъ продуктовъ за послѣднее время обусловлено гигантскимъ ростомъ русской промышленности, и e) что въ виду развитія въ Россіи обрабатывающей промышленности ввозъ иностранныхъ продуктовъ долженъ сократиться, а въ виду возможныхъ улучшеній въ организаціи хлѣбной торговли и при большемъ развитіи сельскохоз. техники *активный балансъ россійской внѣшней торговли слѣдуетъ считать не только прочнымъ, но и весьма способнымъ къ дальнѣйшему улучшенію*; 2) вторая работа (*В. И. Касперова*), посвященная вопросу *о хлѣбныхъ цѣнахъ*, доказывала, что за послѣдніе 12 лѣтъ (1883—1894) производство пшеницы возрасло на 5%, а потребленіе ея въ Сѣв. Америкѣ и Европѣ возрасло на 12%, что паденіе цѣнъ на хлѣбъ въ послѣдніе годы объясняется чрезвычайно благопріятными міровыми урожаями и исключительно неблагопріятными условіями зерновой торговли (порывистое развитіе экспорта изъ Аргентины, серебряный кризисъ 1893 года въ Соед. Штатахъ, вызвавшій экспортъ огромныхъ запасовъ пшеницы) и что перепроизводства пшеницы (а съ тѣмъ вмѣстѣ устойчивости низкихъ на нее цѣнъ), какъ факта постояннаго, характеризующаго современное всемірное хозяйство,—нѣтъ. 3) Третья работа (*А. И. Вышнеградскаго*) о нашемъ *международномъ разсчетномъ балансѣ* показывала, что въ послѣдніе три года (1893—95) заграничный нашъ разсчетъ представ-

---

[1]) Стр. 25—33.

[2]) Проф. *Ходскій* въ В. Э. обществѣ доказывалъ какъ разъ обратное.

ляется въ видѣ полученія изъ-за границы 54,5 мил. р. з., но это полученіе обусловливалось исключительно *увеличеніемъ нашей заграничной задолженности.* Самый же балансъ *не былъ въ нашу пользу*, если оставить въ сторонѣ заключеніе новыхъ займовъ, и мы не только отдали заграницу все добытое у насъ золото, но и приплатили изъ *занятаго* золота. свыше 22 мил. руб. зол. да на покупку серебра издержали до 40 мил. руб. зол. [1]). Свѣдѣнія эти наврядъ ли могли показаться успокоительными г.г. членамъ Госуд. Совѣта, ибо самъ м-ръ ф-овъ говорилъ имъ, что онъ не рѣшился бы произвести реформу, еслибы нашъ разсчетный балансъ былъ благопріятенъ только съ помощью заграничныхъ займовъ, какъ въ Румыніи. Что касается до вопроса о возможности обратнаго притока къ намъ изъ-заграницы размѣщенныхъ тамъ нашихъ процентныхъ бумагъ, то м-ръ ф-овъ повторялъ свои прежніе доводы противъ усиленія этой возможности вслѣдствіе упорядоченія валюты и приводилъ цѣлый рядъ справокъ о цѣнахъ на наши бумаги заграницей, доказывающихъ, что кредитъ нашъ возрастаетъ и что трудно предполагать желаніе заграничныхъ нашихъ кредиторовъ разстаться съ выгодными нашими цѣнностями. Задолженность же [2]) наша заграницею въ періодъ 1888—95 г.г. очень мало возрасла (получено было изъ-заграницы, за погашеніемъ займовъ срочнымъ и досрочнымъ, только до 77,3 мил. руб. включая сюда и выручку отъ 3%-аго займа 1896 г., да по гарантир. ж. д. займамъ было выручено 145 мил. руб. зол. [2]) (въ 1893—95 г.г.— 37,5 мил. р. зол.). Возражалъ м-ръ ф-овъ и противъ возможности усиленнаго отлива золота въ каналы внутренняго обращенія, ибо народъ нашъ не привыкъ къ золоту, запасы послѣдняго у насъ велики даже и по сравненію съ запасами наиболѣе богатыхъ странъ, міровая добыча золота возрастаетъ [3]), а что касается до *несвоевременности* проведенія реформы, то «кто по существу не согласенъ съ избраннымъ для исправленія денежной системы путемъ, находя его или несправедливымъ, или опаснымъ, или вреднымъ, тотъ едва-ли когда-нибудь признаетъ своевременнымъ не отвѣчающее его взглядамъ разрѣшеніе дѣла». «Опасенія подрыва госуд. кредита также голословны и ошибочны. Напротивъ того заграницею благопріятно повліяли на госуд. кредитъ даже распространеніе свѣдѣній о проэктированной реформѣ и подготовительныя мѣропріятія. Эти именно мѣры весьма сильно способствовали осуществленію послѣдней кред. операціи (3%-ый заемъ 1896 года), благопріятный исходъ которой и

---

[1]) Междун. разсчетный балансъ, стр. 15—17 и 27. Дополнительныя соображенія м-ра ф-овъ, стр. 36.

[2]) Соображ., стр. 36—40. Межд. разсч. балансъ, стр. 10—17.

[3]) Соображенія, стр. 40—43.

служитъ лучшимъ отвѣтомъ на вышеупомянутое опасеніе» [1]). Но если реформу отложить, то какой же политики долженъ держаться м-ръ ф-овъ? Объ оставленіи навсегда бумажнаго неразмѣннаго обращенія или о переходѣ къ серебряному монометаллизму никто серьезно не говорилъ, но нѣкоторые члены Госуд. Совѣта (Б. П. Мансуровъ, Д. Г. ф.-Дервизъ, Х. Х. Роопъ, графъ Игнатьевъ) рекомендовали необходимымъ стремиться къ постепенному возвышенію курса кред. рубля до равенства съ золотымъ рублемъ, ожидая, что это произойдетъ само собою или вслѣдствіе развитія экономич. силъ страны или при содѣйствіи финансоваго управленія. Другое мнѣніе (Н. В. Шидловскій, В. В. Верховскій) заключается въ сохраненіи на нѣкоторое время существующаго положенія. М-ръ ф-совъ очень подробно остановился на первомъ мнѣніи, доказывая, что курсъ рубля упалъ вполнѣ прочно, къ этому пониженному курсу уже приноравились всѣ цѣны и, слѣд., еслибы даже сократить количество кред. билетовъ въ обращеніи, то курсъ ихъ могъ бы и не подняться, ибо населеніе вознаградило бы для себя недостатокъ кред. билетовъ большею быстротою ихъ обращенія, улучшеніемъ способовъ разсчетовъ, разными суррогатами денегъ и наконецъ, золотой монетой, сдѣлки на которую были разрѣшены въ 1895 г. Тоже явленіе, добавимъ отъ себя, дѣйствительно наблюдалось у насъ при господствѣ ассигнаціонной системы, когда ассигнаціи, не смотря на изъятіе ихъ изъ обращенія сотнями мил. рублей и на увеличеніе потребности населенія въ деньгахъ, нисколько въ цѣнѣ не возрасли, а недостатокъ ден. знаковъ былъ возмѣщенъ золотою и серебряною монетой русской и иностранною, вкладными билетами госуд. кред. установленій и билетами (серіями) госуд. казначейства. Да и вообще теорія увеличенія цѣнности денегъ вслѣдствіе уменьшенія ихъ количества или (что тоже самое) увеличенія спроса на нихъ, какъ мы уже говорили, на практикѣ не оправдывается, а вызываетъ только возвышеніе учетно-ссуднаго процента. Но другое возраженіе м-ра ф-овъ, что возвышеніе курса бум. денегъ не можетъ произойти естественнымъ путемъ даже при чрезвычайно выгодныхъ для страны международныхъ расчетныхъ балансахъ и ссылка его на примѣръ Англіи послѣ Наполеоновскихъ войнъ и Сѣверо-Амер. С. Штатовъ послѣ междоусобной войны кажутся намъ несостоятельными, такъ какъ для заграницы бум. деньги—товаръ, и спросъ на нихъ прямо возвышаетъ ихъ цѣну до паритета, какъ и было въ Англіи въ 1816—19 г.г., въ Америкѣ въ 1870-ыхъ г.г. и во Франціи послѣ пріостановки размѣна въ 1848 и 1871 г.г. Правительство въ этихъ

---

[1]) Ibid., стр. 43—48.

странахъ, возстановляя обязательный размѣнъ, закрѣпляло только установившійся уже порядокъ вещей, такъ какъ металлическія деньги обращались тамъ уже наравнѣ съ бумажными. Но *для Россіи* разсчитывать на подъемъ курса кред. билетовъ было совершенно невозможно потому, что ея платежный балансъ былъ пассивнымъ, а не активнымъ, и можно было ожидать скорѣе *пониженія*, чѣмъ повышенія курса. Поэтому м-ръ ф-совъ совершенно напрасно распространялся объ этомъ предметѣ [1]), хотя, конечно, въ виду энергіи возраженій противъ реформы съ точки зрѣнія нежелательными девальваціи, обойти его молчаніемъ было бы невозможно. Возраженія же м-ра ф-овъ противъ административной фиксаціи курса вмѣсто цѣльной монетной реформы [2]), хотя и были вполнѣ основательны, но исходили изъ полной увѣренности въ прочности размѣна даже при самыхъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, каковой увѣренности не было у лицъ, предпочитавшихъ отсрочку окончательной реформы и стоявшихъ за поддержаніе фиксированнаго курса, т. е. за существующій уже порядокъ вещей, впредь до болѣе точнаго выясненія нашего международнаго разсчетнаго баланса (который былъ въ послѣдніе передъ введеніемъ реформы годы пассивнымъ). «Съ февраля 1895 г.»,—писалъ м-ръ ф-овъ: «прошло болѣе полутора лѣтъ, въ теченіе которыхъ размѣнъ фактически существуетъ; золото принимается во всѣ платежи и постепенно проникаетъ въ въ обороты; весьма многія предпріятія внутри страны основаны на капиталъ свыше 100 мил. руб., писанный въ золотой валютѣ; наконецъ курсъ фиксированъ въ августѣ 1896 г. на цѣлые $1^1/_2$ года впередъ; *металлъ въ большомъ количествѣ приливаетъ въ страну*. Словомъ то, что казалось неяснымъ и далекимъ, то представляется теперь дѣломъ осуществимымъ, имѣющимъ данныя для прочнаго успѣха». При установленіи только госуд. банкомъ покупки и продажи золота по фиксированному курсу вмѣсто размѣна, *юридически* эту куплю—продажу можно пріостановить во всякое время, когда обстоятельства станутъ грозить истощеніемъ нашихъ золотыхъ запасовъ; нравственно же и практически эта мѣра совершенно невозможна, такъ какъ *очевидно*, что отказаться отъ держанія курса мы можемъ не потому, что эта операція временно окажется невыгодной, а лишь при такихъ крайнихъ обстоятельствахъ, которыя оправдали бы и пріостановленіе размѣна. Но эта чисто теоретическая легкость отступленія именно и явится въ критическіе моменты источникомъ нашей слабости, такъ какъ общая увѣренность въ томъ,

---

[1]) Дополн. сообр. стр. 48—65.

[2]) Ibid., стр. 66—69.

что мы охранимъ свою валюту отъ паденія, будетъ несравненно сильнѣе при законодательной фиксаціи рубля, нежели при административной его поддержкѣ. «При администр. фиксаціи курса не можетъ установиться полная увѣренность въ томъ, что существующій порядокъ продержится долго. Эта неопредѣленность, конечно, неблагопріятна для правильнаго теченія торговопромышленныхъ дѣлъ. Кромѣ того эта же неувѣренность въ прочности цѣны рубля препятствуетъ золотой монетѣ пріобрѣсти значеніе обязательнаго платежнаго средства, и денежное обращеніе *остается весьма мало растяжимымъ*».

Можно было на это однако возразить, что Выс. указъ объ обязательности пріема золота по фиксир. курсу, пока его поддерживаетъ госуд. банкъ, устранило бы препятствіе для обращенія зол. монеты, особенно еслибы на ней перестали чеканить «5» и «10 рублей» вмѣсто обозначенія монеты просто полуимперіаломъ и имперіаломъ, а затѣмъ самъ же м-ръ ф-овъ указывалъ, что въ самый короткій промежутокъ времени пущено было въ обращеніе до 700 мил. руб. въ зол. монетѣ, образовались новыя предпріятія на золотую валюту въ суммѣ 100 мил. руб. и золото все болѣе и болѣе приливаетъ въ страну. Какъ же примирить это противорѣчіе? Кромѣ того упускалось изъ виду еще одно: съ прекращеніемъ покупокъ и продажи золота госуд. банкомъ, золоту не зачѣмъ было бы исчезать изъ обращенія, ибо сдѣлки на зол. валюту оставались бы разрѣшенными, при проведеніи же монетной реформы, разъ кред. рублямъ было бы присвоено хожденіе на ряду съ золотомъ, то въ случаѣ прекращенія размѣна, золото исчезло бы изъ обращенія. Въ важности же сохранить золото, даже при неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, въ обращеніи наврядъ ли можетъ быть какое-либо сомнѣніе.

Заключалъ свои соображенія м-ръ ф-овъ опроверженіемъ съ помощью цифръ, взятыхъ изъ счетовъ госуд. банка, мнѣнія В. В. Верховскаго, что недостатокъ у госуд. банка въ осеннее время оборотныхъ средствъ объясняется затратой имъ на коммерческія операціи рессурсовъ госуд. казначейства, которые, будучи сняты со счетовъ банка, создавали безденежье у банка. М-ръ ф-овъ доказывалъ что помянутый недостатокъ средствъ (вызывавшій и временные выпуски кред. билетовъ) объясняется просто накопленіемъ въ кассахъ банка и государ. казначейства *золота*, не имѣющаго хожденія внутри имперіи [1]). Оканчивается разбираемый документъ слѣдующими словами: [2]) «Внимательно обсудивъ еще разъ выработанный

[1]) Ibid., стр. 70--73.
[2]) Ibid., стр. 73—74.

комитетомъ финансовъ проэктъ реформы, въ связи съ заявленными на него возраженіями, м-ръ ф-овъ, на основаніи совокупности всѣхъ вышеизложенныхъ соображеній, считаетъ своимъ долгомъ доложить Госуд. Совѣту, что онъ, м-ръ ф-овъ, остается при прежнемъ своемъ убѣжденіи, а именно, что проэктируемая реформа, не нарушая народныхъ привычекъ, не колебая цѣнъ, не внося безпорядка во всѣ расчеты, поведетъ за собою переходъ нашей родины отъ неопредѣленнаго съ юридической стороны, вреднаго въ экономическомъ и опаснаго въ политическомъ отношеніи бумажно-денежнаго обращенія, къ обращенію золотой монеты и размѣнныхъ на нее знаковъ».

Кромѣ упомянутыхъ въ новомъ представленіи м-ра ф-овъ трехъ работъ: 1) о торговомъ нашемъ балансѣ; 2) о хлѣбныхъ цѣнахъ и 3) о международномъ разсчетномъ балансѣ, таковое сопровождали: 4) записка чл. Госуд. Сов. *С. А. Мордвинова*, защищавшаго реформу и протестовавшаго противъ наименованія ея госуд. банкротствомъ, подрывающимъ довѣріе къ правительству; 5) записка сенатора *П. А. Сабурова* (58 стр. in folio) «о денежной реформѣ», о которой м-ръ ф-овъ въ письмѣ, ее сопровождающемъ, (къ госуд. секретарю В. К. ф.-Плеве) отзывался какъ о трудѣ, котораго спокойное, чуждое пристрастной политики, изложеніе и новое освѣщеніе нѣкоторыхъ сложныхъ вопросовъ выдѣляютъ его (этотъ трудъ) изъ ряда многихъ другихъ работъ, посвященныхъ тому же вопросу [1]; 6) возраженія на записку Сабурова со стороны г.г. *П А. Шостака*, *В. И. Касперова и А. Блау* на трудахъ которыхъ г. Сабуровъ строилъ свои выводы; 7) составленная В. И. Касперовымъ и г. Покровскимъ записка къ вопросу о вліяніи русскаго германскаго торговаго договора на нашъ торговый балансъ; 8) справка объ оборотѣ съ золотомъ въ правительственныхъ кассахъ и учрежденіяхъ госуд. банка; 9) обзоръ законод. и административныхъ мѣропріятій, вызванныхъ разстройствомъ бумажно-денежнаго обращенія въ Россіи, проф. *И. П. Кауфмана* (170 стр. in folio) и 10) выдержки изъ передовой статьи извѣстнаго французскаго экономиста *П. Леруа-Болье* въ *L'économiste français* отъ 31 окт. 1896 г. («La reprise des paiements en or en Russie»), гдѣ онъ привѣтствовалъ переходъ Россіи къ золотой валютѣ и возстановленіе металлическихъ платежей, одобряя техническую сторону проэктируемой у насъ денежной реформы и предсказывая ей прочную будущность при условіи, если русское правительство будетъ вести послѣдовательную и бережливую внутреннюю политику и мирную внѣшнюю и вселитъ къ себѣ довѣріе внутри страны и извнѣ.

---

[1]) *П. А. Сабуровъ* находилъ, что нужно стремиться къ возвышенію курса кред. рубля до партета и что это возвышеніе не отразится на цѣнахъ нашихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Свои факты и цифры, относящіяся къ реформѣ, Леруа Болье заимствовалъ изъ статей своего постояннаго сотрудника *Артура Рафаловича*, русскаго агента м-ва ф-овъ въ Парижѣ, а такъ какъ г. Рафаловичъ взялъ ихъ изъ оффиціальнаго «представленія» о реформѣ самого м-ра ф-овъ и изъ другихъ оффиціальныхъ документовъ, то ничего новаго и интереснаго ни съ фактической стороны, ни съ принципіальной статья французскаго экономиста не представляла, какъ ничего интереснаго не представляли и другія статьи, приблизительно въ это же время или немного раньше и спустя напечатанныя въ разныхъ заграничныхъ изданіяхъ, хотя онѣ иногда и принадлежали перу лицъ, имѣющихъ изв. научное имя. Гораздо болѣе интереса представила книга ученаго секретаря м-ва ф-овъ *А. Н. Гурьева* п. з. «Реформа денежнаго обращенія», въ четырехъ выпускахъ, составлявшая оффиціозную защиту проэкта м-въ ф-овъ и вышедшая какъ разъ во второй половинѣ 1896 г. Книга эта несомнѣнно носитъ на себѣ слѣды большой спѣшности, неизбѣжной при выпускѣ въ короткій промежутокъ времени обширнаго труда, объемомъ въ 52 печ. листа (816 стр.). Авторъ попытался обнять *всю* литературу предмета прежнюю и новѣйшую, спеціально посвященную проэкту м-ва ф-овъ, не оставляя въ сторонѣ даже мелкихъ журнальныхъ статей, болѣе выдающихся статей газетныхъ, небольшихъ брошюръ неизвѣстныхъ авторовъ, а равно неопубликованныхъ оффиціальныхъ записокъ и мнѣній членовъ Госуд. Совѣта, высказанныхъ въ засѣданіяхъ 20 и 25 апр. 1896 г. Всего матеріала г. Гурьевъ, конечно, не исчерпалъ, и выписки изъ цитируемыхъ имъ авторовъ далеко не всегда сдѣланы характерныя для нихъ и оригинальныя, собственныя опроверженія положеній противниковъ министерскаго проэкта у г. Гурьева тоже далеко не всегда можно признать удачными, но извѣстную пользу трудъ его несомнѣнно могъ принести для лицъ, желающихъ ближе ознакомиться съ предполагаемой реформой. Въ виду множества *подлинныхъ* выписокъ изъ трудовъ самыхъ разнообразныхъ авторовъ читатель могъ ознакомиться и со взглядами, несогласными съ исповѣдываемыми самимъ г. Гурьевымъ, да и вообще изложеніе этого автора отличается достаточной объективностью, не смотря на его оффиціальное положеніе. Первый выпускъ книги г. Гурьева посвященъ вопросу о вліяніи бумажныхъ денегъ на народное и госуд. хозяйство, второй—возраженіямъ (противъ реформы) внѣшняго характера (административная фиксація курса, возстановленіе валюты и финансовая готовность къ войнѣ, вопросъ о своевременности осуществленія реформы); третій—возраженіямъ по существу предположенной реформы (отношеніе реформы къ серебру, экономическая, правовая и моральная стороны вопроса

ПИЛЧЕР

о размѣнѣ al pari, девальваціонный курсъ, способъ девальвированія, эмиссіонная операція госуд. банка); четвертый—возраженіямъ противъ возможности прочнаго удержанія размѣна (отливъ золота во внутреннее обращеніе, торговый балансъ, расходы путешественниковъ, разсчетный балансъ, обратный приливъ проц. бумагъ, недостаточность золота для міроваго денежнаго оборота, прецедентъ возстановленія размѣна въ Италіи). Въ заключеніе былъ приложенъ очень подробный списокъ русской экономической литературы по денежному вопросу. Книга г. Гурьева представляетъ очень отрадное явленіе, какъ попытка охватить столь важный вопросъ, какъ реформа денежнаго обращенія, во всей его полнотѣ. Какъ пособіе при разсмотрѣніи проэкта реформы въ Госуд. Совѣтѣ она представлялась въ то время совершенно незамѣнимой. Широкая огласка, которая была здѣсь дана мнѣніямъ, высказаннымъ въ разныхъ неопубликованныхъ оффиціальныхъ запискахъ, журналахъ и протоколахъ, заслуживаетъ полнаго сочувствія и являлась крайне необходимой въ вопросѣ, столь широко затрогивающемъ самые важные интересы всего населенія и столь нуждающемся въ всеобщемъ довѣріи со стороны общества. Книга г. Гурьева вызвала серьезный отпоръ со стороны чл. госуд. сов. *Б. П. Мансурова*, написавшаго по поводу ея двѣ записки подъ заглавіемъ: «Итоги настоящаго фазиса вопроса объ исправленіи денежнаго обращенія», гдѣ м-ру ф-овъ приписывались взгляды, высказанные г. Гурьевымъ отъ собственнаго имени, а самъ г. Гурьевъ обвинялся за свой «крайній» образъ мыслей. М-ръ ф-овъ по этому поводу въ письмѣ своемъ къ госуд. секретарю В. К. Плеве оффиціально опровергъ это отождествленіе взглядовъ А. Н. Гурьева съ его собственными, хотя и признавалъ, что книга Гурьева—талантливая и полезная: «м-ръ финансовъ не стѣсняетъ своихъ сотрудниковъ въ выраженіи ихъ личныхъ взглядовъ», писалъ С. Ю. Витте. Кромѣ книги г. Гурьева издана была на счетъ м-ва ф-овъ еще брошюра нѣкоего *Езіоранскаго* «Монетная реформа въ Россіи», усердно защищавшая министерскій проэктъ.

Какъ бы въ противовѣсъ книгѣ г. Гурьева почти одновременно съ нею вышла въ Парижѣ брошюра *И. Ф. Ціона* подъ заглав.: «С. Ю. Витте и его проэктъ злостнаго банкротства передъ государственнымъ совѣтомъ», автора, издавшаго въ предыдущемъ году на французскомъ языкѣ книгу «M. Witte et les finances russes» и на русскомъ яз. брошюру «Куда временщикъ Витте ведетъ Россію», получившія довольно широкую огласку вслѣдствіе того, что самъ м-ръ ф-овъ первую книгу разослалъ подписчикамъ издаваемаго при министерствѣ журнала «Bulletin russe», и вообще допустилъ всѣ творенія г. Ціона къ ввозу въ Россію и безпрепятственному

въ ней обращенію, отнявъ отъ нихъ прелесть запретнаго плода. На свою книгу о русскихъ финансахъ Ціонъ получилъ въ свое время отвѣтъ въ Bulletin russe и въ нѣкоторыхъ органахъ нашей независимой печати (напр. въ *Русскихъ вѣдомостяхъ*), на каковой возраженіе въ видѣ новой брошюры «Le finances russes et l'épargne française» было издано г. Ціономъ въ томъ же 1895 г. Пасквили эти можно было бы совершенно оставить безъ вниманія и даже безъ упоминанія, если бы и самъ м-ръ ф-овъ не придавалъ имъ настолько значенія, что часть одного изъ своихъ всеподданѣйшихъ докладовъ косвенно посвятилъ отвѣту г. Ціону и еслибы въ петербургскомъ обществѣ (изъ котораго доставлены были и всѣ матеріалы для его новой брошюры по денежному вопросу) не удѣляли бы трудамъ этого достойнаго ученика Каткова очень серьезнаго вниманія. Заграничными своими статьями и книгами Ціонъ несомнѣнно билъ на подрывъ нашего госуд. кредита во Франціи, совершенно не стѣсняясь для этого въ средствахъ. Въ русскихъ брошюрахъ онъ старался охарактеризовать С. Ю. Витте, какъ «соціалиста», «ученика К. Маркса», ведущаго Россію къ экономическому и политическому банкротству. Въ своей новой брошюрѣ И. Ф. Ціонъ нашелъ возможнымъ доказывать, что необходимо возстановить размѣнъ кред. билетовъ на золото al pari, что проэктъ министерства есть проэктъ злостнаго банкротства Россіи, ибо самъ м-ръ ф-овъ заявлялъ, что Россія находится по пути къ экономическому благосостоянію, финансы ея процвѣтаютъ, а между тѣмъ предлагается девальвація, т. е. банкротство. Возставалъ г. Ціонъ также не особенно кстати противъ нижегородской выставки, поѣздки С. Ю. Витте о Россіи и противъ вводившейся казенной монополіи, сторонникомъ которой самъ г. Ціонъ состоялъ, но находилъ осуществленіе ея неудачнымъ.

Къ чести нынѣшняго м-ра ф-овъ приходится констатировать, что и разбираемая брошюра Ціона была допущена къ обращенію въ Россіи, примѣръ у насъ очень рѣдкій и заслуживающій подражанія. Несомнѣнно, что авторитетъ С. Ю. Витте отъ допущенія подобной свободы обсужденія своихъ дѣйствій, даже въ самыхъ неудобныхъ формахъ, весьма значительно возросъ. Въ финансовыхъ вопросахъ вообще чѣмъ больше гласности, тѣмъ лучше, тѣмъ болѣе выигрываетъ госуд. кредитъ и стоящіе во главѣ фин. управленія дѣятели. Надѣваніе намордниковъ на свободное слово не можетъ служить интересамъ государства Если мы вспомнимъ, что совершенно невинная книжка полковника *Борткевича* о конверсіонныхъ операціяхъ Вышнеградскаго была уничтожена по настоянію этого министра, то контрастъ его дѣйствій съ дѣйствіями С. Ю. Витте станетъ еще рельефнѣе. Полк. *Борткевичъ* и по поводу проэкта денежной ре-

формы издалъ брошюру въ серединѣ 1896 г. (43 стр.), гдѣ также осуждалъ министерство финансовъ и находилъ новую реформу самымъ неудачнымъ изъ дѣйствій м-ва ф-овъ, когда либо у насъ совершавшихся, въ томъ числѣ опаснѣе и убыточнѣе для государства пресловутыхъ конверсій Вышнеградскаго. Брошюра эта выпущена была въ свѣтъ безъ всякихъ препятствій.

Вторая половина 1896 г. несомнѣнно была тяжелымъ періодомъ для министерства финансовъ. Со всѣхъ сторонъ сыпались нападки на неудачную (въ смыслѣ убыточности и ничтожнаго количества посѣтителей) нижегородскую выставку (ошибка которой въ томъ и заключалась, что она была сдѣлана въ небольшомъ, отдаленномъ отъ центра, губернскомъ городѣ, вмѣсто Москвы), публика поголовно выражала свое неудовольствіе, часто негодованіе по поводу насильственнаго врученія ей золотой монеты съ надписью «5 рублей» за 7 р. 50 к. и «10 руб.» за 15 руб., каковой монеты по случаю начавшагося зачѣмъ-то изъятія изъ обращенія 1, 3 и 5 рублевыхъ кред. билетовъ негдѣ было даже размѣнять, что являлось крупнымъ неудобствомъ при ничтожномъ размѣрѣ огромнаго большинства нашихъ платежей. Серебряная монета, объ обезцѣненіи которой всѣ знали, выдавалась въ неограниченномъ количествѣ по усмотрѣнію кассировъ и казначеевъ и вопреки протестамъ публики. Серебряныхъ рублей не давали, когда нужно было размѣнять болѣе крупныя деньги, а навязывали ихъ тѣмъ, которые просили именно крупнаго достоинства кред. билеты. На почтѣ не принимали серебряныхъ рублей для пересылки, и желающіе переслать свои деньги должны были бѣгать по мелочнымъ лавкамъ искать и выпрашивать оставшіеся еще въ обращеніи мелкіе кред. билеты. Выражалось неудовольствіе и по поводу закрѣпляемой навсегда девальваціи кред. рубля, о которомъ масса была такого мнѣнія, что онъ въ сущности внутри имперіи нисколько своей цѣнности не потерялъ, а это только благодаря кознямъ заграничныхъ еврейскихъ банкировъ не хотятъ давать за нашъ рубль настоящей цѣны; но настанетъ, наконецъ, моментъ, когда правда восторжествуетъ и нашъ кред. рубль будетъ снова стоить 4 франка. Такое мнѣніе поддерживалось со стороны профановъ и во многихъ органахъ нашей печати, было очень распространено и неудивительно, что признаніе м-омъ ф-овъ паденія кред. рубля за совершившійся фактъ вызвало всеобщее разочарованіе, тѣмъ большее, что одновременно возвышался госуд. кредитъ, и самъ м-ръ ф-овъ открыто объявлялъ о великолѣпномъ состояніи госуд. финансовъ, о подъемѣ нашего кредита, безпримѣрномъ ростѣ экономическихъ силъ страны и т. д. Это былъ переходной моментъ въ исторіи нашего денежнаго

обращенія. Переломъ совершался слишкомъ круто и поспѣшно. Общество сильно смущено было между прочимъ обнаруженіемъ несомнѣнной невыгодности для насъ въ послѣдніе годы расчетнаго баланса. Мы видѣли, что и въ оффиціальной запискѣ А. И. Вышнеградскаго балансъ былъ исчисленъ не въ нашу пользу. Еще болѣе невыгодно для насъ опредѣлилъ балансъ г. *Павелъ Оль* въ газетѣ *С. Ѳ. Шарапова* «Русскій трудъ», на основаніи данныхъ котораго г. Шараповъ 4 дек. 1896 г. сдѣлалъ въ обществѣ для содѣйствія русской торговлѣ и промышленности докладъ, надѣлавшій много шуму въ Петербургѣ А. И. Вышнеградскому поручено было опровергнуть въ особой запискѣ цифры г. Оля для представленія въ Государственный Совѣтъ, что и было исполнено съ хорошимъ знаніемъ дѣла: г. Оль дѣйствительно преувеличилъ сальдо баланса не въ нашу пользу, принявъ его для 1893—1895 г.г. въ суммѣ 110 мил. р. з. ежегодно. Но всетаки многія дѣйствія м-ва ф-овъ въ то время вызываютъ полное недоумѣніе. Къ чему, напр., имѣя въ виду выпускъ новой 5 и 10 рублевой монеты, было выпускать въ такихъ колоссальныхъ количествахъ и такъ насильственно старую золотую 5 и 10 рублевую монету? Для чего столь поспѣшно начато было изъятіе кредитныхъ билетовъ мелкаго достоинства (чего и вовсе можно было бы не производить), въ которой такъ нуждалось населеніе, а между тѣмъ не было еще начеканено въ достаточномъ количествѣ серебряной монеты, не смотря на то, что для ускоренія замѣны ею мелкихъ кред. билетовъ она чеканилась одновременно въ Парижѣ, Брюсселѣ и Петербургѣ? Почему такъ надо было спѣшить введеніемъ въ оборотъ именно серебряной монеты, роль которой была предназначена быть только подсобной для золота? А между тѣмъ сколько было переплачено на цѣнѣ серебра вслѣдствіе спѣшной закупки его (поднявшей было его цѣну на столько, что временно эти закупки пришлось прекратить), сколько пришлось произвести лишнихъ *заграничныхъ* расходовъ по чеканкѣ монеты на чужихъ монетныхъ дворахъ, когда именно по случаю введенія денежной реформы надо было всячески этихъ заграничныхъ расходовъ избѣгать! Какъ бы то ни было съ неурядицей въ области денежнаго обращенія надо было кончать, независимо отъ того, какъ взглянулъ бы на этотъ вопросъ Госуд. Совѣтъ и прежде всего—покончить съ выпускомъ 5 и 10 рублевой монеты по цѣнѣ въ 7 р. 50 к. и въ 15 р., а также удовлетворить потребность населенія въ болѣе мелкихъ денежныхъ знакахъ, устранивъ попутно почтовыя препятствія къ пересылкѣ звонкой, особенно серебряной, монеты. Ждать не приходилось, такъ какъ главная часть реформы—фиксація курса кред. рубля—была вполнѣ уже достигнута. Самъ м-ръ

ф-овъ писалъ въ своемъ всепод. докладѣ на 1897 г. [1]), что «въ теченіе 1896 г. дѣло исправленія денежнаго обращенія значительно подвинулось впередъ и со стороны разработки законодательныхъ постановленій и со стороны дальнѣйшаго осуществленія нѣкоторыхъ важныхъ подготовительныхъ мѣръ. Въ настоящее время, независимо отъ 25 мил. руб. зол., вошедшихъ за 1896 г. во внутреннее обращеніе, наша золотая наличность достигаетъ 804 мил. руб. зол., т. е. 1.206 мил. р. кр. и превышаетъ сумму выпущенныхъ кред. билетовъ на 85 мил. руб. Обезпеченіемъ кред. билетовъ можетъ служить все это колоссальное количество золота; но значительная часть его, подъ наименованіемъ размѣннаго фонда, предназначена исключительно для указанной цѣли (500 мил. руб. зол.=750 мил. р. кр.). Съ 1892 г. общее количество бумажныхъ денегъ не только не увеличилось, но даже было сокращено на 75 мил. руб. Общая золотая наличность по переводѣ въ кред. валюту по курсу 1 р. 50 к. кр.=1 р. зол. составляла на 1 янв. 1887 г. 441,6 мил. р., на 30 авг. 1892 г.—905,5 мил. и на 16 дек. 1896 г.—1.206 мил. руб., такъ что процентное отношеніе ея къ количеству находившихся на тѣ же сроки въ обращеніи кред. билетовъ (1.046½ мил., 1.171,3 мил. и 1.121 мил.) составляло 42,2, 77,3 и 107,5%, процентное же отношеніе размѣннаго фонда (255,5 мил. р. 503,1 мил. р. и 750 мил. р.) къ этому количеству было 24,4%, 42,9% и 66,9%. Въ 1896 г. установленъ порядокъ для пріобрѣтенія госуд. банкомъ отъ частныхъ лицъ иностраннаго золота, котораго за 11 мѣсяцевъ къ намъ привезено на 65,3 мил. руб. и, сверхъ купленнаго въ 1895 г. серебра на 3 слишкомъ мил. ф. ст., пріобрѣтено въ 1896 г. этого металла еще болѣе, чѣмъ на 4 мил. ф. ст.; изъ этого запаса 43 мил. руб. обращено въ монету, изъ остальной части можетъ быть еще отчеканено до 57 мил. руб. Монета эта весьма охотно (?) принимается населеніемъ и, въ качествѣ подсобныхъ денегъ для производства мелкихъ платежей, имѣетъ важное значеніе, освобождая изъ оборота кредитные билеты низшихъ достоинствъ. Въ настоящее время на разсмотрѣніи Госуд. Совѣта находится законопроэктъ о завершеніи этого важнаго дѣла. Основныя начала законопроэкта исподволь вошли уже въ жизнь страны и не представляютъ собою ничего новаго для народнаго хозяйства, такъ какъ размѣнъ кред. билетовъ на золото по 1 руб. 50 к. кр. за 1 р. зол. *фактически существуетъ* [2]). Такимъ образомъ нынѣ *предполагается лишь закрѣпить то, что въ сущности уже сдѣлано* [2]) и что измѣнять было бы крайне вредно и даже

[1]) Вѣстн. финансовъ, 1897 г. № 1, стр. 7—9.
[2]) Курсивъ м-ра ф-овъ

невозможно. Изложенное убѣжденіе м-ра ф-овъ относится, главнымъ образомъ, до основной цѣли реформы—охраненія цѣны кред. билетовъ на существующемъ уровнѣ. Этотъ курсъ создался самъ собою (?), примѣненіемъ хозяйственной жизни страны къ измѣнившимся вслѣдствіе послѣдней войны условіямъ денежнаго обращенія. При средней цѣнѣ рубля, весьма близкой къ означенному курсу, страна прожила 15 лѣтъ, а послѣдніе 4 года—при томъ же курсѣ, обезпеченномъ отъ колебаній. Если ранѣе, когда намъ къ сожалѣнію были привычны крупныя колебанія цѣны валюты, замѣтное уклоненіе курса рубля въ ту или другую сторону отъ указанной средней цѣны отзывалось крайне неблагопріятно на народномъ хозяйствѣ, то какое же гибельное вліяніе оказало бы въ настоящее время измѣненіе курса послѣ того, какъ онъ легъ твердымъ основаніемъ всѣхъ нашихъ внутреннихъ и заграничныхъ разсчетовъ, всѣхъ краткосрочныхъ и долгосрочныхъ сдѣлокъ? Поэтому м-ръ ф-овъ глубоко увѣренъ, что главная и уже достигнутая цѣль денежной реформы—фиксація цѣны кред. рубля на золото, по расчету 1 р. 50 к. кр. за 1 руб. зол., *не можетъ быть измѣнена* [1]). Въ такомъ положеніи укрѣпленіе дѣла законодательнымъ порядкомъ не усилитъ крайне преувеличиваемой опасности *уже фактически производимаго размѣна*. Напротивъ того, насколько на ходъ размѣна вліяетъ довѣріе къ его непрерывности и къ солидности производства выпусковъ кред. билетовъ, законодательное установленіе этихъ коренныхъ основаній денежнаго обращенія только уменьшитъ рискъ всего дѣла,—если даже допустить послѣдній,—и въ значительной степени укрѣпитъ кредитъ Россіи».

Министръ финансовъ разсуждалъ вполнѣ правильно. Онъ поставилъ Госуд. Совѣтъ передъ *совершившимся фактомъ* фиксаціи рубля кред. къ рублю золотому въ отношеніи $1^1/_2$: 1, но изъ этого не слѣдовало, что Госуд. Совѣту ничего не оставалось обсуждать. Напротивъ: въ законопроэктѣ, представленномъ м-омъ ф-овъ въ Госуд. Совѣтъ, вопроса о фиксаціи и не зачѣмъ было обсуждать, это былъ пунктъ безспорный, отъ котораго невозможно и нелѣпо было бы отступать, но другіе пункты проэкта (норма необезпеченнаго выпуска кред. билетовъ, организація госуд. банка и постановка въ немъ эмиссіонной операціи, роль серебряной монеты, размѣръ размѣннаго фонда, вопросъ о превращеніи госуд. кред. билетовъ въ банковые билеты, вопросъ о допустимости условій о разсчетахъ по сдѣлкамъ золотою монетою въ натурѣ и рядъ другихъ вопросовъ, затронутыхъ и незатронутыхъ въ проэктѣ) обсудить было необходимо и дать то или другое рѣшеніе въ законодательномъ порядкѣ. Къ сожалѣнію многіе

---

[1]) Курсивъ м-ра ф-овъ.

члены Госуд. Совѣта смотрѣли на дѣло иначе, имъ казалось, что они призваны рѣшать именно вопросъ о томъ, фиксировать ли курсъ кред. рубля или довести его до паритета съ рублемъ золотомъ, переходить ли къ золотому монометаллизму или биметаллизму и т. п. принципіальные вопросы, которые въ сущности *не могли имѣть двухъ рѣшеній*. А разъ приходилось имѣть дѣло съ совершившимся фактомъ по главному вопросу, то рѣшать другіе *второстепенные* вопросы казалось неумѣстнымъ. Въ виду такого настроенія, обнаруженнаго при обсужденіи проэкта ден. реформы въ осеннюю сессію Госуд. Совѣта, по всей вѣроятности, законопроэктъ м-ра ф-овъ потерпѣлъ бы въ Госуд. Совѣтѣ полную неудачу: онъ былъ бы отвергнутъ цѣликомъ. Министру финансовъ не оставалось ничего другого, какъ провести реформу по частямъ съ помощью отдѣльныхъ Высочайшихъ указовъ.

III.

Въ концѣ декабря м-ръ ф-овъ внесъ въ комитетъ финансовъ представленіе о необходимости чеканки новой золотой монеты. Указывалось на неподготовленность большинства членовъ Госуд. Совѣта къ обсужденію денежной реформы вслѣдствіе отсутствія опыта относительно металлическаго денежнаго обращенія и незнакомства съ его техникой. Неудобство нынѣшней системы—въ *недостаткѣ* золотой монеты, спросъ на которую все болѣе и болѣе возрастаетъ, а между тѣмъ начеканенной монеты, помимо выпущенныхъ уже въ обращеніе 25 мил. руб. осталось въ распоряженіи правительства всего на 101 мил. руб. Вся эта монета—старой чеканки, временъ имп. Александра III (по закону 1885 г.). *Въ новое царствованіе чеканка золотой монеты не производилась* [1]), чеканить же вновь монету съ надписью «5 рублей» и «10 рублей», когда она выдается за 7 р. 50 к. и 15 руб. крайне неудобно. Можно мириться, когда монета съ такою надписью начеканена еще въ прошлое царствованіе, но чеканить такую же снова не приходится. «Пока населеніе имѣетъ дѣло съ монетою, медальонъ коей прямо указываетъ на приготовленіе ея до установленія новаго порядка, оно, хотя и встрѣчаетъ по началу сомнѣнія въ исчисленіи ея цѣны, но постепенно свыкается съ присвоеннымъ ей счетомъ, который въ концѣ концовъ становится для него вполнѣ яснымъ. При появленіи же въ обращеніи монеты съ новымъ медальономъ, но съ прежнимъ означеніемъ

[1]) Какъ примирить это сообщеніе м-ра ф-овъ съ свѣдѣніями, опубликованными въ *Bulletin russe* 1901 г. А, стр. 72, у Кашкарова и въ другихъ источникахъ *оффиціальнаго* характера, что въ 1894 г. было начеканено имперіальной монеты на 3.000.000 р. зол., въ 1895 г. на 50 мил. руб. зол.? Это была, можетъ быть, монета съ портретомъ имп. Александра III, но вѣдь чеканилась она въ благополучное царствованіе Государя Императора Николая II.

ея достоинства ослабленныя временемъ сомнѣнія должны опять укрѣпиться, такъ какъ оставленіе безъ измѣненія этого означенія на вновь изготовляемой монетѣ скорѣе всего будетъ объяснено неувѣренностью въ сохраненіи навсегда установленной цѣны золота». Поэтому м-ръ ф-овъ предлагалъ чеканить новую золотую монету съ надписью «7 р. 50 к.» и «15 руб.» согласно установленному въ силу Выс. повел. 8 авг. 1896 г. курсу 1 р. з. въ 1 р. 50 к. кред. «Принятіе этого предложенія не предрѣшаетъ ни въ какомъ отношеніи находящагося на разсмотрѣніи Госуд. Совѣта общаго вопроса объ исправленіи денежнаго обращенія, какое бы ни было принято рѣшеніе по сему дѣлу. Даже еслибы проектъ былъ и отвергнутъ Госуд. Совѣтомъ въ полномъ составѣ, то, еслибы при этомъ не было сдѣлано немыслимаго, по мнѣнію м-ра ф-овъ, постановленія о доведеніи курса кред. рубля до паритета съ золотымъ, то принятая мѣра сохранила бы все свое значеніе, такъ какъ за симъ остался бы одинъ исходъ: административная фиксація курса, т. е. поддержаніе существующаго порядка вещей».

Всѣ эти соображенія, конечно, справедливы, но чеканить монету съ надписью въ 7 р. 50 к. и 15 руб., конечно, никакой надобности не было: надо было чеканить монету съ простой надписью «имперіалъ» и «полуимперіалъ» чѣмъ были бы устранены всѣ недоразумѣнія. Представленіе м-ра ф-овъ было обсуждено 2 янв. 1897 г. въ особомъ совѣщаніи, состоявшемся въ Царскомъ Селѣ, подъ предсѣдательствомъ Самого Государя Императора въ составѣ вел. князей Михаила Николаевича и Константина Константиновича и г.г. Коханова, Сольскаго, Половцова, Маркуса, Филипова, Витте, Тернера и Иващенкова.

Совѣщаніе приняло проектъ м-ра ф-овъ и результатомъ его былъ Высочайшій указъ 3-го января 1897 г. [1]), въ которомъ было изложено слѣдующее: «Для устраненія нѣкоторыхъ, силою обстоятельствъ и времени возникшихъ, недостатковъ денежнаго обращенія Имперіи, Мы повелѣли внести на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта выработанныя въ Особомъ Комитетѣ предположенія объ установленіи новыхъ, соотвѣтствующихъ измѣнившимся условіямъ, основаній нашей монетной системы и правильнаго выпуска государственныхъ кред. билетовъ. По своей важности и сложности дѣло это можетъ еще потребовать продолжительнаго обсужденія. Нынѣ, въ виду оказывающейся настоятельной необходимости возобновить чеканку золотой монеты, а также въ цѣляхъ устраненія поводовъ къ сомнѣніямъ, порождаемымъ въ населеніи несоотвѣтствіемъ

---

[1]) Собр. узак. 1897 г. ст. 14. П. С. З. № 13611.

нарицательнаго достоинства золотой монеты ея цѣнѣ, опредѣленной для обмѣна на кред. билеты, Мы признали за благо, впредь до принятія Нами окончательнаго рѣшенія по разсмотрѣніи Госуд. Совѣтомъ дѣла сего,—чеканить золотую монету съ означеніемъ на ней цѣны, установленной Высочайшимъ повелѣніемъ Нашимъ 8 авг. 1896 г. Вслѣдстіе этого повелѣваемъ: 1) оставить золотую монету безъ всякаго измѣненія въ содержаніи чистаго золота, пробѣ, вѣсѣ и размѣрахъ, установленныхъ закономъ (уст. мон., ст. 8, 9, 12, 17, 19 и 21),—чеканить таковую съ означеніемъ на имперіалахъ цѣны 15 рублей и на полуимеріалахъ цѣны 7 руб. 50 к., согласно описанію, одновременно съ симъ Нами утвержденному и 2) по изготовленіи золотой монеты на осн. п. 1 сего Указа выпускать оную въ обращеніе». Одновременно съ этимъ Государь Императоръ Высочайше соизволилъ повелѣть «по сдѣлкамъ, заключеннымъ на золотую монету, а равно по таможеннымъ пошлинамъ и другимъ сборамъ, исчисляемымъ на ту же монету, означенные въ Выс. указѣ 3 янв. 1897 г. имперіалы должны быть принимаемы въ десять, а полуимперіалы въ цѣнѣ пять рублей золотомъ [1])».

Выпускъ въ обращеніе новой золотой монеты, нарицательное достоиство которой было согласовано съ дѣйствительной цѣной, по которой она принималась въ казенные платежи, естественно повлекъ за собою гораздо большее распространеніе золота среди населенія, нежели это наблюдалось въ 1895—96 г.г., а такъ какъ въ 1895—96 г.г. было пущено сверхъ того на 42.465.385 р. серебряной «полноцѣнной» монеты [2]), выпускъ которой въ 1897 г. продолжался въ еще болѣе усиленныхъ размѣрахъ (за весь годъ достигшихъ 66.366.280 р. [3]), то, естественно, что кред. билеты въ извѣстной части стали вытѣсняться изъ обращенія и притекать въ госуд. банкъ, будучи какъ бы обмѣненными на звонкую монету. 4 февр. 1897 г. м-ръ ф-овъ уже донесъ Сенату для распубликованія [4]) объ изъятіи изъ обращенія кред. билетовъ временныхъ выпусковъ на *37.500.000 руб.*, при чемъ м-ръ ф-овъ поручалъ управляющему госуд. банкомъ: а) по уничтоженіи означенныхъ кред. билетовъ, представить изъ сданнаго для храненія вмѣстѣ съ размѣннымъ фондомъ принадлежащаго госуд. банку золота часть, равную по содержанію чистаго золота 37.500.000 рублямъ зол. чекана на основ. зак. 17 дек. 1885 г., для повѣрки сего золота и присоединенія оннаго въ силу Выс. указа 23 февр. 1896 г. [5]) къ размѣн-

---

[1]) Собр. узакон. 1897, ст. 15 Указатель 1897 г. № 1, стр. 14. П. С. З. № 13612.
[2]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. за 1896 г. стр. 28.
[3]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. за 1897 г. стр. 25.
[4]) Собр. узак. 1897 г., ст. 145 Указатель 1897 г. № 6, стр. 79—80.
[5]) См. выше, стр. 62—63.

ному фонду; b) по исполненіи сего списать $37^1/_2$ мил. руб. съ суммы 75 мил. р., числящейся особою статьею по балансу банка, въ счетѣ размѣннаго фонда и кред. билетовъ, слѣдующимъ образомъ: золото—съ актива сего счета, изъ особой статьи подъ наименованіемъ «золото, обезпечивающее кред. билеты временнаго выпуска», кред. же билеты—съ пассива того же счета, изъ особой статьи подъ названіемъ «кред. билеты, временнаго выпуска 28 іюля 1891 г.»; c) за присоединеніемъ помянутыхъ $37^1/_2$ мил. р. з. къ размѣнному фонду уменьшить долгъ госуд. казначейства по выпуску кред. билетовъ на равную сумму $37^1/_2$ мил. р.; d) уплатить госуд. банку изъ средствъ госуд. казначейства париц. стоимость ($37^1/_2$ мил. р.) изъемлемыхъ изъ обращенія кред. билетовъ временнаго выпуска со списаніемъ соотвѣтствующей суммы (37.500.000 р. кр.) съ текущаго въ госуд. банкѣ счета госуд. казначества; e) возмѣстить госуд. казначейству *во исполненіе Выс. повеленія, послѣдовавшаго 20 дек. 1896 г.*, предстоящій расходъ въ $37^1/_2$ мил. руб. кр. изъ 100 мил. руб. зол., предназначенныхъ въ силу именного указа 8 іюля 1896 г. на уплату части безпроцентнаго по выпуску кред. билетовъ долга госуд. казначейства, для каковой цѣли передать изъ упомянутыхъ 100 мил. руб. зол. на счетъ золота, принадлежащаго госуд. казначейству, 25 мил. руб. зол. нар., равныхъ суммѣ произведеннаго съ текущаго счета госуд. казначейства расхода».

Размѣнный фондъ отъ этой операціи въ сущности остался безъ измѣненія, такъ какъ въ немъ *числились* (въ оффиціальныхъ представленіяхъ м-ва ф-овъ) и тѣ 75 мил. руб., которые обезпечивали *временный* выпускъ кред. билетовъ, но по балансу госуд. банка (его эмиссіонной операціи безъ временнаго выпуска) измѣненіе произошло: именно размѣнный фондъ съ 425 мил. руб. зол. доведенъ былъ до $462^1/_2$ мил. руб., а долгъ госуд. казначейства сократился съ 621.281.634 р. [1]) до 583.781.634 р. [2]). Для разсчета же съ госуд. банкомъ за золото, переданное въ уплату долга госуд. казначейства въ размѣнный фондъ, которое было куплено въ силу указа 23 февр. 1896 г. у банка посредствомъ передачи въ его распоряженіе кред. билетовъ временнаго выпуска и *особой доплаты*, за изъятіемъ кредитныхъ билетовъ временнаго выпуска на $37^1/_2$ мил. руб., приходилось уплатить банку $37^1/_2$ мил. руб. кредитн., что и было исполнено передачей ему на 25 мил. руб. зол. изъ выручки по 3% займу 1896 г. Такимъ образомъ изъ всего 100 мил. руб. зол. фонда, образованнаго суммами этой выручки и наличными средствами госуд. казначейства, и назначеннаго для разсчета по безпроцентному долгу

[1]) 1.046.281.634—425.000.000.
[2]) 1.046.281.634.—462.500.000.

госуд. казначейства,—осталось только *75 мил. руб. зол.*, а количество находившихся въ обращеніи кред. билетовъ сократилось до 1.083.781.634 р. Вслѣдъ за тѣмъ было 6 іюня 1897 г. объявлено Высочайшее повелѣніе [1]) о списаніи со счета кред. билетовъ суммы 15.003.467 р. остающихся невыпущенными въ народное обращеніе за непредъявленіемъ къ обмѣну кред. билетовъ прежнихъ, 1866 и 1876 г.г., образцовъ, съ уменьшеніемъ на равную сумму безпроцентнаго за кред. билеты долга госуд. казначейства. Этимъ путемъ количество кред. билетовъ въ обращеніи было уменьшено до 1.068.778.167 р., а долгъ госуд. казначейства сократился до 568.778.167 р.. 29 авг. 1897 г. данъ былъ новый Выс. указъ м-ру ф-овъ [2]) слѣдующаго содержанія: «Именнымъ указомъ нашимъ 3 янв. сего 1897 г. повелѣли мы чеканить и выпускать въ обращеніе золотую монету съ означеніемъ на имперіалахъ цѣны 15 руб. и на полуимперіалахъ цѣны 7 р. 50 к. Мѣра эта, приведя нариц. достоинство золотой монеты въ соотвѣтствіе ея цѣнѣ, опредѣленной для *обмѣна* на кред. билеты, утвердила оцѣнку кред. билетовъ на золото и установила обращеніе этихъ билетовъ и золотой монеты на одинаковыхъ основаніяхъ. Съ постановленіемъ приведеннаго указа нашего остаются несогласованными изданныя ранѣе узаконенія относительно обезпеченія золотомъ выпусковъ госуд. кред. билетовъ. Вслѣдствіе сего и для установленія твердаго основанія выпуска госуд. кред. билетовъ въ обращеніе, постановляемъ нижеслѣдующее. Госуд. кред. билеты выпускаются госуд. банкомъ въ размѣрѣ, строго ограниченномъ *настоятельными потребностями денежнаго обращенія*, подъ обезпеченіе золотомъ; сумма золота, обезпечивающаго билеты, должна быть не менѣе половины общей суммы выпущенныхъ въ обращеніе кред. билетовъ, когда послѣдняя *не превышаетъ 600 мил. рублей*. Кред. билеты, находящіеся въ обращеніи свыше 600 мил. руб., должны быть обезпечены золотомъ по крайней мѣрѣ рубль за рубль такъ, чтобы каждымъ 15 рублямъ въ кред. билетахъ соотвѣтствовало обезпеченіе золотомъ на сумму не менѣе одного имперіала». Въ силу этого Выс. указа, который уже не упоминалъ о разсмотрѣніи законопроэкта денежной реформы Госуд. Совѣтомъ, но категорически говорилъ о цѣнѣ золотой монеты, *опредѣленной для обмѣна на кред. билеты*, хотя въ Выс. указѣ 8 авг. рѣчь шла только о *продажѣ и покупкѣ* золотой монеты госуд. банкомъ и о пріемѣ ея казенными и желѣзнодорожными кассами *въ платежи* по опредѣленной цѣнѣ, произведена была *коренная реформа въ сче-*

---

[1]) Собр. узак. 1897 г., ст. 810. П. С. З. № 14282 Указатель 1897 г. № 25 стр. 339.

[2]) Собр. узак. 1897 г., ст. 1204. П. С. З. № 14504.

жахъ госуд. банка съ госуд. казначействомъ по долгу за кредитные билеты прежнихъ выпусковъ и коренная реформа всего счетоводства госуд. банка, круто измѣнившая самый характеръ организаціи банка. Всѣ эти измѣненія сдѣланы были простымъ распоряженіемъ министра финансовъ по госуд. банку, даже неопубликованнымъ въ собраніи узаконеній и распоряженій правительства или же въ указателѣ правит. распоряженій по министерству финансовъ. До сихъ поръ госуд. банкъ нашъ разграничивалъ (какъ и банкъ англійскій) счетъ *эмиссіонной* операціи отъ счета *коммерческихъ* операцій: въ пассивѣ перваго числились кред. билеты, выпущенные въ обращеніе, а въ активѣ размѣнный фондъ и долгъ госуд. казначейства; въ пассивѣ второго числились собственные капиталы банка, временные выпуски кред. билетовъ (что́ было неправильно), вклады казенные и частные, а въ активѣ кассовая наличность, вексельный портфель и прочіе активы по коммерч. операціямъ, а также долгъ госуд. казначейства по временному выпуску кред. билетовъ или же золото, обезпечивающее эти выпуски. Долгъ госуд. казначейства опредѣлялся вычетомъ изъ суммы выпуска кред. билетовъ суммъ размѣннаго фонда по нариц. цѣнѣ кред. билетовъ въ золотыхъ имперіалахъ, равныхъ 10 руб. Теперь счета эмиссіонной операціи и операцій коммерческихъ *были слиты* (какъ слиты они въ большинствѣ центральныхъ эмиссіонныхъ банковъ Европы), вслѣдствіе чего въ размѣнный фондъ попало и золото (на 37½ мил. р. з.), обезпечивавшее остатокъ временнаго выпуска кред. билетовъ, и золото, оставшееся отъ реализаціи 3%-аго займа 1896 г., сумма выручки котораго была пополнена изъ наличности госуд. казначейства, за вычетомъ переданныхъ банку 25 мил. руб. зол., т. е. 75 мил. руб. зол. Фондъ этимъ путемъ возросъ съ 462½ мил. р. зол. до 575 мил. руб. зол., и по прежнему счету долгъ госуд. казначейства уменьшился до 493.778.167 р. (1.068.778.167 р.—575.000.000). Но такъ какъ имперіалъ въ силу Выс. указовъ 3 янв. и 29 авг. 1897 г. считался уже въ 15 р., а не въ 10 р., какъ прежде, и обезпеченіе золотомъ кред. билетовъ повелѣно было исчислять на новую монету, то *размѣнный фондъ былъ перечисленъ по разсчету 1 р. 50 к. кр. за 1 р. зол.* и опредѣленъ въ суммѣ 862.500.000 р., а госуд. долгъ уменьшенъ уже до 206.278.167 р. (1.068.778.167—862.500.000). Госуд. долгъ и размѣнный фондъ въ этихъ послѣднихъ суммахъ были записаны въ активъ госуд. банка на ряду съ другими его активами, а выпускъ кред. билетовъ на 1.068.778.167р.—въ пассивъ банка на ряду съ другими его пассивами [1]). На такихъ

[1]) Ср. Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. 1897 г., стр. 127—128 Вѣстн. фин. 1897 г. № 37.

началахъ балансъ госуд. банка составленъ былъ впервые 8 сент. 1897 г. Все золото, находившееся въ распоряженіи банка (размѣннаго фонда, оборотной кассы банка, принадлежащее банку, золото госуд. казначейства, предназначавшееся на сокращеніе безпроцентнаго долга, золото госуд. казначейства на текущемъ счету и находящееся на монетномъ дворѣ), было слито въ общій счетъ кассы и «золота въ россійской монетѣ старыхъ чекановъ, иностранной монетѣ, слиткахъ и ассигновкахъ горныхъ правленій». На 8 сент. 1897 г. его оказалось на 1.131,7 мил. р. [1]) въ новой валютѣ. 13 дек. 1897 г. данъ былъ Высоч. указъ м-ру ф-овъ [2]) объ уменьшеніи до 175 мил. руб. суммы долга госуд. казначейства госуд. банку по выпущеннымъ кред. билетамъ путемъ уплаты изъ средствъ госуд. казначейства 31.278.167 р., каковая сумма и была занесена въ счетъ чрезвычайныхъ расходовъ смѣты 1897 г. [3]). Этимъ путемъ размѣнный фондъ кред. билетовъ возрасталъ до 893.778.167 р. въ нов. валютѣ. Что же касается до обязанностей госуд. банка по размѣну кредитныхъ билетовъ и до юридического положенія ихъ и новой золотой монеты, какъ законнаго платежнаго средства, то на этотъ счетъ Высочайшій указъ данъ былъ только 14 ноября 1897 г. [4]), который гласилъ: «Опредѣливъ указомъ нашимъ 3 янв. сего года достоинство имперіала въ 15 р. и полуимперіала въ 7 р. 50 к., мы установили обращеніе госуд. кред. билетовъ и золотой монеты на одинаковыхъ основаніяхъ и тѣмъ утвердили оцѣнку рубля равной $^1/_{15}$ имперіала, что соотвѣтствуетъ содержанію въ рублѣ 17,424 долей чистаго золота. Затѣмъ, указомъ нашимъ послѣдовавшимъ въ 29 день августа сего года, были установлены основанія выпуска государственныхъ кред. билетовъ подъ обезпеченіе золотомъ, съ опредѣленіемъ размѣра сего обращенія по разсчету 15 руб. въ имперіалѣ. Нынѣ, признавъ полезнымъ согласовать содержаніе надписей на госуд. кред. билетахъ съ постановленіями приведенныхъ указовъ, повелѣваемъ на вновь изготовляемыхъ кред. билетахъ полагать надписи въ измѣненномъ видѣ на основаніи нижеслѣдующаго: Взамѣнъ существующаго текста на билетѣ изображается его достоинство и слѣдующая надпись: Госуд. банкъ размѣниваетъ кред. билеты на золотую монету безъ ограниченія суммы (1 р.=$^1/_{15}$ имперіала, содержитъ 17,424 долей чистаго золота). Вмѣсто заголовка и пунктовъ перваго и второго извлеченій изъ манифеста, излагаются слѣдующія надписи: 1) размѣнъ кред. билетовъ на золотую монету

---

[1]) Ср. *Кашкаровъ*, т. II, стр. 81.

[2]) Собр. узак. 1897 г. ст. 1896. П. С. З. № 14766.

[3]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. за 1897 г., стр. 71.

[4]) Собр. узак. 1897 г. ст. 1636. П. С З. № 14633.

обезпечивается всѣмъ достояніемъ государства, 2) госуд. кред. билеты имѣютъ хожденіе во всей имперіи *на равнѣ съ золотою монетою*». Одновременно съ этимъ указомъ данъ былъ и другой [1]): *о чеканкѣ и выпускѣ въ обращеніе пятирублевой золотой монеты достоинствомъ въ одну третью часть имперіала* «для облегченія разсчетовъ золотою монетою», вѣсомъ въ 87,12 долей чистаго золота и въ 1 зол. 0,8 доли съ лигатурой (900-ой пробы), съ пріемомъ по нариц. цѣнѣ при вѣсѣ монеты не менѣе 1 зол. Этой монетой не имѣлось въ виду замѣнить 10-рублевую монету, проэктированную м-омъ ф-овъ въ извѣстномъ представленіи 14 марта 1896 г., она просто была выпущена въ цѣляхъ предоставленія публикѣ бо̀льшихъ удобствъ и не только не служила мѣриломъ для другихъ монетъ, но сама измѣрялась имперіаломъ, составляла по закону его 1/3 часть. Въ зависимости отъ перечисленныхъ законодательныхъ актовъ 1897 г.: 1) м-ръ ф-овъ сдѣлалъ распоряженіе о прекращеніи выпуска госуд. банкомъ депозитныхъ квитанцій, которыя принимались казною наравнѣ съ россійскою золотою монетой во всѣ платежи, производство коихъ разрѣшено въ золотой монетѣ, ибо «квитанціи эти писаны не на полуимперіалы и имперіалы, а на рубли золотомъ, чекана по закону 17 дек. 1885 г., т. е. считая въ полуимперіалѣ 5 р. зол., а въ имеріалѣ 10 руб. зол., между тѣмъ въ настоящее время чеканится золотая монета съ надписью на полуимперіалахъ 7 р. 50 к. и на имперіалахъ 15 р., вслѣдствіе чего нариц. цѣна квитанцій и новой золотой монеты стала различной, и обязательный пріемъ квитанцій наравнѣ съ золотой монетой можетъ породить на практикѣ недоразумѣнія» [2]). 2) 28 ноября 1897 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе [3]) о согласованіи порядка разсчета за доставляемое на петербургскій монетный дворъ золото съ существующими узаконеніями о россійской золотой монетѣ,—въ томъ смыслѣ, чтобы за золотникъ чистаго золота монетный дворъ уплачивалъ приносителямъ по 5 р. 50 $\frac{1050}{1089}$ коп. въ новой валютѣ.

Таковы дѣйствія правительства по урегулированію нашего денежнаго обращенія въ 1897 г. Въ смыслѣ водворенія среди населенія звонкой монеты сдѣлано было въ этомъ году очень мало, такъ какъ въ концѣ 1897 г. считалось находящимся въ народномъ обращеніи золотой монеты на 155 мил. руб. и серебрянной на 99 м. р. [4]), количество же кред. билетовъ сократилось до 999 м. р.,

[1]) Собр. узакон. 1897 г., ст. 1635. П. С. З. № 14632.

[2]) Указатель 1897 г. № 6, стр. 111.

[3]) Собр. узак. 1897 г. ст. 1980 П. С. З. № 14712. Указатель 1897 г. № 52, стр. 762.

[4]) Вѣстн. фин. 1898 г. № 1, стр. 4.

т. е. обмѣнено было на звонкую монету кред. билетовъ на сумму до 69 м. р. Такъ какъ госуд. банкъ серебрянной монеты въ обращеніе не выпускалъ и не имѣлъ ея въ размѣнномъ фондѣ (серебряную монету выпускало госуд. казначейство спеціально для полученія прибыли отъ несоотвѣтствія париц. цѣны этой монеты съ дѣйствительной), то, слѣд., уменьшеніе количества кред. билетовъ произошло за счетъ уменьшенія золотого размѣннаго фонда ихъ, составившаго къ 1898 г. уже всего 825 мил. руб. Остальную звонкую монету (на 86 м. р.) выпустило въ обращеніе госуд. казначейство. Запасы золота госуд. банка и госуд. казначейства въ этомъ году возрасли съ 1.206 мил. до 1.315 мил. руб., не смотря на новыя покупки серебра (на 28 мил. руб. [1]) и на выпускъ золотой монеты на сумму до 155 мил. руб. въ обращеніе. Удивляться увеличенію этихъ запасовъ не приходится, такъ какъ въ этомъ году поступило золота по нашимъ госуд. заграничнымъ займамъ на 73,7 мил. руб., по займамъ ж. д. обществъ, коммерческихъ и кред. учрежденій на 118,1 мил. руб., прилило въ нашу промышленность иностранныхъ капиталовъ на 43,8 мил. руб. и было добыто золота внутри Россіи на 47,4 мил. руб. [2]). Характерно, что въ этомъ году производилась также нашимъ министерствомъ финансовъ и *закупка золота* заграницею [3]). М-ръ ф-овъ очень гордился достигнутыми имъ результатами. Хотя съ юридической стороны реформа была проведена болѣе, чѣмъ неудовлетворительно, за то со стороны экономической успѣхъ ея былъ пока несомнѣннымъ. «Рубль», писалъ м-ръ м-овъ [4]): «изъ неопредѣленной колеблющейся величины сталъ точнымъ мѣриломъ цѣнности, подобно англійскому фунту стерлингъ или основнымъ монетамъ другихъ государствъ съ правильнымъ денежнымъ обращеніемъ. Окончаніе реформы во всѣхъ подробностяхъ потребуетъ, безъ сомнѣнія, еще нѣкотораго времени и законодательныхъ трудовъ, но дальнѣйшая работа въ этой области будетъ лишь слѣдствіемъ предначертаній Выс. указовъ 3 янв., 29 авг. и 14 ноября 1897 г., этихъ коренныхъ устоевъ исправленнаго денежнаго обращенія имперіи. Монетная реформа—событіе первостепенной важности. Порядокъ въ денежномъ обращеніи, являясь однимъ изъ главныхъ условій нормальнаго развитія стра-

---

[1]) По 23 дек. 1897 г. отъ начала операціи его было куплено черезъ Deutsches Bank на Лондонскомъ рынкѣ на 10.688.400 £, изъ каковаго количества было начеканено на Парижскомъ монетномъ дворѣ 37.500,000 р., Брюссельскомъ —26 мил. руб. и Петербургскомъ—44.701.400 р. (осталось неначеканеннымъ—23.827.500 р.). Дѣло кред. канц. 1897 г. Отд. II, ст. 1 № 24.

[2]) Свѣдѣнія беремъ изъ справки о разсчетномъ балансѣ 1897—98 г.г., составленной *А. И. Вышнеградскимъ* для комитета финансовъ въ 1898 г. Справка эта весьма обязательно была сообщена и автору настоящаго труда.

[3]) Черезъ фирму Мендельсона въ Берлинѣ куплено было золота на 45 мил. мар. (Дѣло кред. канц. 1897 г., Отд. II, ст. 1, № 37).

[4]) Всепод. докладъ м-ра ф-овъ на 1898 г., В. фин. 1898 г., № 1, стр. 3—6.

ны въ финансовомъ, экономическомъ и даже политическомъ отношеніяхъ вмѣстѣ съ тѣмъ, служитъ нагляднымъ показателемъ дѣйствительнаго положенія госуд. дѣлъ. Обезпеченіе этого порядка, въ свою очередь, зависитъ отъ общаго хода дѣлъ госуд. управленія. При колеблющейся валютѣ связь между событіями государственной жизни и денежнымъ обращеніемъ какъ бы утрачивается. Но при возобновленіи правильныхъ денежныхъ функцій взаимная зависимость между различными явленіями въ жизни государ. организма и денежнымъ обращеніемъ пріобрѣтаетъ полную ясность». «Устойчивость цѣны рубля, основанная на безостановочномъ размѣнѣ кред. билетовъ на золото, не можетъ подлежать сомнѣнію. Изъ баланса госуд. банка на 23 дек. видно, что кредитныхъ билетовъ выпущено на сумму 999 мил. руб.; изъ нихъ въ кассахъ банка находится 69 мил. руб.; слѣд., въ народномъ обращеніи остается на 930 мил. руб. Между тѣмъ золотая наличность госуд. банка достигаетъ 1.166 мил. руб., т. е. на 236 мил. р. или на 25% превышаетъ сумму всѣхъ находящихся въ оборотѣ кред. билетовъ. Достойно вниманія, что въ настоящее время весь текущій (неотвержденный) долгъ государственный обезпеченъ въ полной мѣрѣ наличными средствами или краткосрочнымъ ихъ помѣщеніемъ. А именно: 1) находящимся въ обращеніи кредит. билетамъ (930 мил. руб.) и билетамъ госуд. казначейства (182,3 мил. руб. [1]) соотвѣтствуетъ большій золотой запасъ въ 1.315 мил. руб.; 2) сумма безпроцентнаго долга казны госуд. банку по выпущеннымъ кред. билетамъ (175 мил. р.) на 91½ мил. р. менѣе текущаго въ госуд. банкѣ счета госуд. казначейства; наконецъ 3) депозиты (134 мил. р.) находятся въ оборотѣ у госуд. банка, но одинъ только учетъ векселей (147,5 мил. р.), не считая другихъ краткосрочныхъ посѣщеній, превышаетъ эту сумму. Приведенныя цифры ярче всякихъ разсужденій свидѣтельствуютъ о полной обезпеченности размѣна кред. билетовъ на золото и о *несомнѣнной прочности* завершеннаго преобразованія. Затѣмъ сохраненіе успѣховъ, достигнутыхъ въ этой первостепенно важной области госуд. и народныхъ интересовъ составляетъ задачу будущаго. Глубоко вѣря въ постоянное развитіе производительныхъ силъ Россіи, м-ръ ф-овъ надѣется, что исправленное денежное обращеніе имперіи *не будетъ разрушено даже въ томъ случаѣ, если странѣ суждено когда-либо*

---

[1]) О билетахъ госуд. казначейства, которые первоначально м-ръ ф-овъ совершенно оставилъ безъ вниманія при составленіи проекта реформы денежнаго обращенія (что было вполнѣ правильно) и о которыхъ никто изъ критиковъ проекта даже и не вспомнилъ, поднялъ вопросъ о своей Запискѣ чл. госуд. сов. *Б. П. Мансуровъ*, позаимствовавъ свои разсужденія у *Вагнера* въ «Русскихъ бум. деньгахъ». М-во ф-овъ, какъ мы видѣли выше, согласно этому указанію немедленно же принялось за *отвержденіе* этого долга путемъ замѣны его болѣе дорогими 4%-ыми займами.

перенести тяжолыя испытанія. Обезпеченіе ден. обращенія отъ разстройства зависитъ не только отъ финансовой политики, но и отъ всей совокупности мѣропріятій, развивающихъ благосостояніе въ странѣ, ограждающихъ въ ней порядокъ и удерживающихъ отъ опасныхъ увлеченій. Подобная дѣятельность, вселяя во всемъ мірѣ какъ непоколебимое убѣжденіе въ политическомъ и экономическомъ могуществѣ государства, такъ и довѣріе къ его обязательствамъ, укрѣпляетъ кредитъ страны, прочность котораго есть одно изъ коренныхъ основаній правильнаго денежнаго обращенія. *Изъ сказанныхъ мѣръ первенствующее значеніе для госуд. хозяйства и денежнаго обращенія имѣютъ тѣ, которыя касаются внѣшней политики».* М-ръ ф-овъ рекомендовалъ слѣдовать мирной политикѣ, «чуждой агрессивныхъ стремленій», кромѣ того добросовѣстно исполнять принятыя на себя государствомъ долговыя обязательства, избѣгать дефицитовъ и долговъ, хотябы и въ ущербъ «стремленію расширить госуд. дѣятельность на пользу населенія», соблюдать постоянство въ таможенной политикѣ, вести правильную банковую политику, содѣйствовать фактическому нахожденію звонкой монеты въ оборотѣ среди населенія. «Вступивъ на путь охраны отечественнаго производства, мы должны выждать прочныхъ результатовъ отъ этой политики. Рѣзкія измѣненія установившихся условій международнаго обмѣна были бы очень вредны и несправедливы: они доставятъ незаслуженые убытки для многихъ предпринимателей, отвлекутъ капиталы отъ установившихся отраслей производства. Вызванная этимъ ломка въ торгово-промышленномъ оборотѣ, вліяя неблагопріятно на всѣ денежныя дѣла, создала бы *большія затрудненія для охраны устойчивости валюты.* Что касается до банковой политики, то фактически нашъ госуд. банкъ обладаетъ золотомъ въ большемъ количествѣ, нежели находится въ обращеніи кред. билетовъ. При такой постановкѣ эмиссіоннаго дѣла, когда прочіе, сверхъ золота, активы банка не служатъ прямымъ обезпеченіемъ кред. билетовъ, комерческія операціи банка не имѣютъ непосредственнаго значенія для безостановочнаго размѣна билетовъ на золото. Тѣмъ болѣе лишены практическаго основанія сомнѣнія, высказанныя по поводу нѣкоторыхъ операцій, связывающихъ средства банка на болѣе долгіе сроки, нежели обычный учетъ векселей и выдача ссудъ подъ легко-реализуемыя обезпеченія: ихъ итогъ не достигаетъ суммы собственныхъ капиталовъ банка. При всемъ томъ правильность банковой политики является однимъ изъ основаній устойчивости денежнаго обращенія. Эта правильность обезпечивается обсужденіемъ всѣхъ крупныхъ дѣлъ въ совѣтѣ банка, поставленномъ достаточно самостоятельно и имѣющемъ въ своей средѣ представителей отъ госуд. контроля, дворян-

ства и купечества, руководительствомъ лица, которому ввѣрено управленіе финансами имперіи и разсмотрѣніемъ отчетовъ банка въ высшемъ правительственномъ учрежденіи—Госуд. Совѣтѣ. Независимо отъ этого, серьезною гарантіей надлежащаго веденія дѣлъ служитъ широкое еженедѣльное распространеніе свѣдѣній о ходѣ операцій банка, публикуемыхъ во всеобщее извѣстіе въ формѣ балансовъ этого учрежденія, по подробности и ясности выгодно отличающихся отъ балансовъ другихъ эмиссіонныхъ банковъ. Изъ этихъ балансовъ видно, что банковая наша политика стоитъ вполнѣ правильно; затѣмъ нѣтъ никакихъ основаній къ предположенію, что дѣло это не будетъ все болѣе и болѣе улучшаться на пользу торговли и промышленности и къ дальнѣйшему укрѣпленію нашего денежнаго обращенія. Независимо отъ соблюденія всѣхъ перечисленныхъ главныхъ принциповъ охраны устойчивости валюты, м-ръ ф-овъ считаетъ в. важнымъ, чтобы металлическая монета фактически находилась въ оборотѣ. Если этого нѣтъ и все почти золото сосредоточено въ кассахъ банка и казны, тогда въ случаѣ бурнаго отлива металла изъ страны, только банкъ и казначейство ощутятъ сразу это явленіе. Населеніе, удовлетворяющее свои потребности привычными для него кред. билетами, едва ли скоро обратитъ вниманіе на измѣненіе въ ходѣ дѣлъ и, какъ показываетъ опытъ (*чей и когда?*), будетъ относиться недвѣрчиво, даже враждебно, къ необходимой въ подобныхъ обстоятельствахъ особой сдержанности въ учетѣ и ссудахъ [1]). Напротивъ того, если золотая монета составляетъ существенную часть денежнаго обращенія страны, тогда отливъ золота происходитъ не только изъ кладовыхъ банка, но и изъ оборота. Недостатокъ денегъ ощущается ранѣе всего самимъ населеніемъ; оно самостоятельно принимаетъ противъ него мѣры, стараясь по необходимости уменьшить свои расходы или усилить производительность труда, и, такимъ образомъ, дѣлаетъ первый шагъ къ возстановленію нарушеннаго равновѣсія въ разсчетномъ балансѣ. Этимъ существенно облегчается задача правительства по сохраненію денежныхъ дѣлъ страны въ порядкѣ. Публика, привыкнувъ къ бум. деньгамъ, стремится

---

[1]) Разсужденіе это совершенно несостоятельно. Отливаютъ деньги изъ страны вслѣдствіе неблагопріятнаго баланса. Послѣдній покрывается или новыми долговыми обязательствами или *наличными деньгами*. Населеніе можетъ платить этими деньгами такъ же, какъ банкъ или казначейство, въ томъ числѣ даже *неразмѣнными бумажными деньгами*, которыя кредиторы примутъ по опредѣленной ими сообразно обстоятельствамъ цѣнѣ. Тѣмъ болѣе населеніе будетъ имѣть возможность платить *размѣнными* кред. билетами, которыя переслать заграницу будетъ еще удобнѣе и которые тамъ примутъ *по нарич. цѣнѣ* и, когда потребуется, предъявить въ госуд. банкъ къ обмѣну, а послѣдній, обмѣнивъ ихъ, долженъ будетъ ихъ уничтожать. Слѣдовательно деньги все равно *отолютъ* изъ рукъ населенія, будь онѣ кредитныя, будь онѣ металлическія,—безразлично, и населеніе все равно почувствуетъ недостатокъ въ денежныхъ знакахъ.

однако возвращать въ правительственныя кассы преимущественно *монету*». (Значить и серебро, будто бы съ такой охотой принимаемое населеніемъ?) «Поэтому для водворенія ея въ обращеніе, безъ увеличенія количества ден. знаковъ свыше потребности въ нихъ, существуетъ, по убѣжденію м-ра ф-овъ, лишь одно средство: по мѣрѣ выпуска монеты сокращать количество кред. билетовъ, въ особенности *мелкихъ достоинствъ*. Въ этомъ дѣлѣ можетъ служить примѣромъ *практика иностранныхъ государствъ*, имѣющихъ нормальное денежное обращеніе [1]). Тамъ вездѣ или вовсе не допускаютъ кред. знаковъ мелкихъ достоинствъ или крайне ограничиваютъ количество этихъ знаковъ, *во избѣжаніе исчезновенія изъ оборота металлическихъ денегъ*. Сокращеніе количества денежныхъ знаковъ низкихъ достоинствъ вноситъ, конечно, на первыхъ порахъ, пока населеніе не привыкнетъ къ металлическимъ деньгамъ, нѣкоторыя *неудобства* въ повседневномъ обиходѣ [2]). Но не слѣдуетъ ни преувеличивать значенія подобныхъ неудобствъ, ни забывать, что рядомъ съ этимъ металлическія деньги имѣютъ и большія достоинства: онѣ обладаютъ *реальною* цѣнностью [3]), менѣе подвержены разнымъ случайностямъ, словомъ имѣютъ, особенно для низшихъ слоевъ населенія, нѣкоторыя преимущества при накопленіи сбереженій. Затѣмъ, какъ орудіе обмѣна, металлическія деньги менѣе удобны, такъ какъ онѣ тяжелѣе и объемистѣе бумажныхъ, но здѣсь дѣйствительное затрудненіе—лишь при производствѣ крупныхъ платежей, для которыхъ по прежнему будутъ служить билеты крупныхъ достоинствъ. Что же касается пересылки денегъ, то въ этомъ отношеніи принимаются надлежащія мѣры по развитію почтовыхъ переводовъ, а равно удешевленію и облегченію денежной корреспонденціи. Во всякомъ случаѣ въ важномъ государственномъ дѣлѣ небольшія неудобства, происходящія отъ пользованія монетою, не могутъ измѣнить образъ дѣйствій м-ва ф-овъ. Серебряная монета вслѣдствіе воспрещенія свободной ея чеканки и присвоенія кред.

---

[1]) По нашему мнѣнію напротивъ эта практика никакъ не могла служить для насъ примѣромъ: Въ иностранныхъ государствахъ находятся въ обращеніи огромные запасы *серебряной* монеты, накопленной вѣками, которую дѣвать некуда и къ которой населеніе привыкло. Естественно, что она замѣняетъ мелкіе купюры банковыхъ билетовъ. У насъ не было въ обращеніи никакой серебряной монеты. Серебро приходилось *покупать*, чеканить изъ него монету, незнакомую населенію и насильно ему таковую навязывать. Такой порядокъ надо назвать—*расточеніемъ золотыхъ запасовъ страны* на пріобрѣтеніе ненужнаго серебра.

[2]) Зачѣмъ же, однако, было создавать эти неудобства, которыхъ такъ легко было избѣжать, ни сколько не затрагивая сущности и успѣшности предпринятой денежной реформы?

[3]) Но настоящею *реальною* цѣнностью обладали только *золотыя* деньги, которыя никакихъ неудобствъ для обращенія по своей портативности и не представляли. *Серебряныя* же деньги обладали почти наполовину *фиктивной* цѣнностію, ибо внутреннее ихъ содержаніе не соотвѣтствовало номинальной цѣнѣ.

билетамъ хожденія наравнѣ съ золотой монетой, безъ упоминанія о серебряной, получила значеніе только подсобныхъ денегъ. Дальнѣйшимъ послѣдовательнымъ шагомъ на этомъ пути будетъ безъ сомнѣнія установленіе предѣловъ для чеканки серебряной монеты и для обязательнаго пріема ея между частными лицами. Имѣющихся у насъ запасовъ серебра въ слиткахъ и монетѣ, вѣроятно, хватитъ на довольно продолжительное время, хотя теперь еще трудно сказать опредѣлительно, въ какомъ именно количествѣ серебра нуждается наше обращеніе. Во всякомъ случаѣ серебряной монеты, считая какъ полноцѣнную, такъ и размѣнную, не потребуется больше 2 р. 50 к.—3 р. на одного жителя, т. е. отъ 320 до 380 мил. р. Такъ какъ нашъ общій серебряный запасъ уже достигъ 240 мил. р., то очевидно, что послѣдующія покупки бѣлаго металла и чеканка изъ него монеты будутъ производиться далеко не столь усиленно, какъ въ теченіе послѣднихъ лѣтъ. Подробное разсмотрѣніе главнѣйшихъ условій, отъ которыхъ зависитъ прочность завершенной въ истекающемъ (1897) году монетной реформы, предоставляетъ м-ру ф-овъ возможность засвидѣтельствовать съ чувствомъ живѣйшей радости, что наше денежное обращеніе стоитъ вполнѣ твердо. Подобно чистому воздуху, обновляющему силы живого существа, правильное денежное обращеніе, несомнѣнно, будетъ могучимъ двигателемъ нашей родины на пути культурнаго развитія и подъема благосостоянія милліоновъ ея населенія».

Мы привели эту длинную выписку потому, что она во первыхъ даетъ прекрасный отвѣтъ на многочисленныя нападки на произведенную реформу, а во вторыхъ представляетъ собою чрезвычайно интересное изложеніе будущей политики м-ра ф-овъ въ области денежнаго обращенія,— политики во всякомъ случаѣ послѣдовательной и вполнѣ раціональной, не говоря уже о глубочайшемъ интересѣ приводимыхъ въ докладѣ цифровыхъ данныхъ. Насколько реформа ден. обращенія (въ ея новомъ видѣ, отличномъ отъ проэктированнаго) породила разнорѣчивыя сужденія, доказывается новыми преніями, происходившими въ вольномъ экономическомъ обществѣ 25 окт. 1897 г. [1]), гдѣ *Л. З. Слонимскій* сдѣлалъ обширный докладъ, настаивая на томъ, что необходимо изъять изъ обращенія всѣ билеты рублеваго, трехъ, пяти и десяти рублеваго достоинства, замѣнивъ первые два достоинства серебромъ, а вторые два—золотой монетой, и ограничить эмиссіонную функцію госуд. банка правомъ выпуска кред. билетовъ высшихъ наименованій, начиная съ 25 р., причемъ норма металлическаго (*серебрянаго* и золотого) покрытія могла бы быть доведена до половины всей номинальной цѣнности об-

[1]) См. *Новое время* 1897 г. № 7783.

ращающихся въ странѣ кред. билетовъ. Докладчикъ даже пытался доказывать, что повышеніе нормы металлическаго покрытія не только не облегчаетъ, но напротивъ затрудняетъ (?) постоянный и свободный размѣнъ кред. билетовъ на золото, если общее количество бум. денегъ не подлежитъ сокращенію въ соотвѣтствіи съ выпускомъ металла въ обращеніе. Напротивъ возражавшій докладчику проф. *Л. В. Ходскій* рекомендовалъ оставить въ обращеніи мелкіе рублевые и трехрублевые билеты, не замѣняя ихъ малоцѣнной серебряной монетой, а выпущенную уже въ обращеніе серебр. монету въ $^1/_2$ или по крайней мѣрѣ $^1/_3$ стоимости ея обезпечить золотомъ размѣннаго фонда, необезпеченные кред. билеты выпускать только съ санкціи госуд. власти, а не по распоряженію м-ра ф-овъ, въ случаѣ же выпуска такихъ билетовъ для развитія частно-ссудной операціи банка обезпечивать такія ссуды легко-реализуемымъ вексельнымъ портфелемъ банка. Какъ трудно было м-ву ф-овъ удовлетворить одновременно требованіямъ обоихъ своихъ оппонентовъ! Реформа впрочемъ была окончена не совсѣмъ, и законодательно-административная дѣятельность въ области денежнаго обращенія продолжалась. Въ началѣ 1898 г. было опубликовано Высочайше утв. мнѣніе Госуд. Совѣта 22 дек. 1897 г. объ отмѣнѣ таможенной пошлины на кред. билеты [1]), принятой въ свое время, какъ мѣра противодѣйствія биржевой игрѣ на курсъ кред. рубля. Въ виду невозможности болѣе этой игры теряла всякій смыслъ и пошлина. 27 марта 1898 г. данъ былъ Высочайшій указъ [2]) объ основаніяхъ обращенія серебряной монеты, которымъ повелѣвалось: «1) при выпускѣ серебряной монеты наблюдать, чтобы совокупное количество этой монеты, какъ высокопробной (рубли, полтинники, четвертаки), такъ и размѣнной (въ двадцать. пятнадцать, десять и пять коп.) въ обращеніи не превысила суммы, въ три раза большей общаго числа населенія имперіи; 2) опредѣлить обязательный пріемъ серебряной высокопробной монеты частными лицами до 25 руб. при каждомъ платежѣ, казначействамъ же и правительственнымъ кассамъ принимать таковую монету на всякую сумму при всѣхъ платежахъ, кромѣ взноса таможенныхъ и взимаемыхъ наравнѣ съ ними золотомъ пошлинъ, уплату коихъ серебряною монетою допускать на суммы менѣе пяти рублей (одной трети имперіала) при каждомъ платежѣ, и 3) всѣ производящіяся до настоящаго времени на рубль серебромъ исчисленія сборовъ, поступленій, выдачъ, платежей и всякихъ суммъ въ денежныхъ счетахъ, актахъ и всѣхъ вообще сдѣлкахъ производить на рубли, равные $^1/_{15}$ имперіала». Въ связи съ этимъ окончательнымъ

---

[1]) Собр. узак. 1898 г. ст. 11. П. С. З. № 14802.
[2]) Собр. узак. 1898 г. ст. 529.

опредѣленіемъ роли серебряной монеты, какъ подсобной (возраженія противъ 50 рублевой нормы платежа серебряной монетой между частными лицами оказали свое дѣйствіе на м-во ф-овъ, понизившее ее ровно на половину), послѣдовали: 1) воспрещеніе ввоза персидскихъ серебряныхъ крановъ въ предѣлы имперіи (Выс. повелѣніе 16 апрѣля 1899 г. [1]); установленіе въ силу Выс. утв. 7 іюня 1899 г. мн. Госуд. Совѣта [2]) таможенной пошлины на серебро и лигатурные сплавы изъ серебра въ 3 р. съ фунта, съ солей серебра по 100 р. съ пуда, а также измѣненіе пошлины на нѣкоторыя издѣлія изъ серебра (въ смыслѣ значительнаго увеличенія этой пошлины). Мѣра эта, понятно, имѣла цѣлью затруднить возможность чеканки частными лицами серебряной монеты того же качества, какъ и правительственная, съ цѣлью извлечь въ свою пользу разницу между ея стоимостью и нариц. цѣной. Такую монету отъ государственной отличить было бы невозможно, а при нашихъ громадныхъ пространствахъ, и при отсутствіи правильнаго и дѣйствительнаго неподкупнаго полицейскаго надзора возможность чеканки ея у насъ была весьма велика. Внутреннее производство серебра у насъ ничтожно, такъ что пошлина на привозное серебро должна была эту возможную чеканку полнопробной монеты совершенно парализовать. Ограничивая, такимъ образомъ, привозъ въ Россію серебра, всячески старались поощрить за то производство въ Россіи золота (необложенное пошлиной и при привозѣ изъ-за границы). Съ этою цѣлью: 1) былъ упрощенъ и улучшенъ порядокъ производства дѣлъ о золотопромышленности и удовлетворенія денежныхъ взысканій съ золотопромышленниковъ [3]), 2) нѣсколько расширены районы для частной золотопромышленности [4]); 3) утверждены были правила продажи и покупки шлихового золота между промышленниками [5]); 4) разрѣшенъ былъ безпошлинный ввозъ по всѣмъ границамъ имперіи для надобностей сибирской и уральской золотопромышленности иностранныхъ машинъ и ціанистаго кали [6]); 5) разрѣшено было свободное обращеніе добываемаго золота, уничтожена горная на него подать (кромѣ кабинетскихъ земель), уменьшена спеціальная поземельная подать, и золотопромышленность подвергнута обложенію на общихъ началахъ новаго закона (8-го іюня 1898 г.) о промысловомъ налогѣ съ освобожденіемъ (на пять лѣтъ) отъ дополнительнаго промысловаго налога тѣхъ золотыхъ предпріятій,

---

[1]) Собр. узак. 1899 г. ст. 646 Указатель 1899 г. № 17, стр. 292.
[2]) Собр. узак. 1899 г. ст. 993.
[3]) Выс. утв. мн. госуд. сов. 2 іюня 1897 г. П. С. З. № 14243.
[4]) Напр. Собр. узак. 1898 г. ст. 1261 (Выс. пов. 22 апр. 1898 г.).
[5]) Выс. утв. 16 іюня 1899 г. полож. к-та м-овъ (Собр. узак. 1899 г. ст. 2116).
[6]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1433, за 1899 г. ст. 1246, 1364 и 1738.

которыя производятъ извлеченіе золота химическимъ путемъ или примѣняютъ съ цѣлью добычи золота новые пріемы, требующіе особыхъ затратъ [1]). Съ завоеваніемъ Манчжуріи были утверждены временныя правила о добычѣ золота частными лицами на запятой территоріи (знаменитая Желтуга). Мѣры эти, къ сожалѣнію, оказались недостаточными для увеличенія добычи золота.

Высоч. указомъ 11 дек. 1898 г. [2]) было повелѣно приступить «для облегченія разсчетовъ» къ чеканкѣ еще новой золотой монеты—*10-рублеваго достоинства*, 900-ой пробы, вѣсомъ съ лигатурой въ 2 зол. 1,6 дол. и чистаго золота въ 1 зол. 78,24 д. Этимъ *монетная* реформа заканчивалась, и 7 іюня 1899 г. могло уже послѣдовать Выс. утв. мнѣніе Госуд. Совѣта объ утвержденіи новаго *монетнаго устава* [3]), а 17 авг. 1899 г. утверждены были м-омъ ф-овъ на основ. 43 ст. этого устава правила о пріемѣ на монетный дворъ отъ вольноприносителей золота въ слиткахъ и иностранной монетѣ для перечеканки [4]) Госуд. Совѣтъ, утверждая монетный уставъ, счелъ необходимымъ постановить: 1) по госуд. займамъ и обязательствамъ, которые заключены были въ прежнее время въ металлическихъ рубляхъ или рубляхъ золотомъ (1 р.=1/10 имперіала, т. е. 26,136 долей чист. золота), сумма капитала и платежей исчисляется по разсчету 1 р. 50 к. за означенные металлическій рубль или рубль золотомъ. Такое же исчисленіе примѣняется къ общественнымъ и частнымъ займамъ, обязательствамъ и сдѣлкамъ, которые въ прежнее время были заключены на золотую монету содержащую 10 р. въ имперіалѣ, и къ суммамъ, которыя въ изданныхъ въ прежнее время уставахъ обществъ и товариществъ были опредѣлены въ рубляхъ золотомъ или въ золотой монетѣ чекана по закону 17 дек. 1885 г.; 2) горную подать съ серебра отмѣнить. Этимъ полагали конецъ разнымъ сомнѣніямъ, иногда возбуждавшимся въ заграничной печати на счетъ нашихъ старыхъ металлическихъ обязательствъ, хотя сомнѣніе это не имѣло смысла уже потому, что на однихъ изъ нашихъ займовъ былъ опредѣленъ паритетъ нашей старой валюты на валюты иностранныя, а по другимъ, по которымъ мы могли бы платить и серебромъ, по точному смыслу ихъ выпуска, въ цѣляхъ поддержанія госуд. кредита давно уже уплата производилась золотомъ по разсчету 10 сер. рублей=имперіалу, о чемъ заграничнымъ банкирамъ оффиціально и во всеобщее

---

[1]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1081, за 1901 г. ст. 682 и 683 (Выс. утв. мн. Госуд. Совѣт. 12 марта 1901 г.).

[2]) Собр. узак. 1898 г. ст. 2127.

[3]) Собр. узак. 1899 г. ст. 992.

[4]) Собр. узак. 1899 г. ст. 1830. Указатель 1899 г. № 39, стр. 880.

свѣдѣніе неоднократно объявлялось [1]). Въ новомъ монетномъ уставѣ прямо было сказано, что «россійская монетная система основана на золотѣ. Госуд. россійская монетная единица есть рубль, содержащій 17,424 дол. чист. золота» (ст. 3), что «золотая монета чеканится какъ изъ золота, принадлежащаго казнѣ, такъ и изъ золота, представляемаго для сего частными лицами. Приносителямъ золота не можетъ быть отказано въ пріемѣ онаго для передѣла въ монету, если количество представленнаго ими чистаго металла не менѣе $^1/_4$ фунта (ст. 5). За передѣлъ въ монету взымается съ пуда чистаго золота по 42 р. 31 $^1/_2$ к. Золото разсчитывается монетнымъ дворомъ по 5 руб. $50\frac{350}{363}$ коп. за золотникъ чистаго золота» (ст. 53—54); что «серебряная и мѣдная монета чеканится единственно изъ металла, принадлежащаго казнѣ (ст. 12) и служитъ монетою вспомогательною въ обращеніи и платежахъ» (ст. 27), обязательною къ пріему частными лицами на сумму до 25 р. если монета полнопробная и до 3 р., если неполнопробная или мѣдная; что золотыя монеты прежняго чекана по зак. 17 дек. 1885 г. (имперіалы и полуимперіалы съ надписью 10 руб. и 5 руб.) принимаются въ правительственныя кассы по 15 р. и 7 р. 50 к., если ихъ вѣсъ не менѣе 3 зол. 1 доли и 1 зол. 48 дол. Золотыя же монеты прежнихъ чекановъ и чекана по зак. 17 дек. 1885 г. не имѣющія законнаго вѣса, будутъ приниматься по стоимости содержащагося въ нихъ чистаго золота (ст. 26), тогда какъ новая золотая монета (въ 5 р., 7 р. 50 к., 10 р. и 15 р.) принимается правительственными кассами, за исключеніемъ испорченной и потертой, по *нарицательной* цѣнѣ, и предѣльный вѣсъ ея (1 зол., 1 зол. 48 дол., 2 зол. $^6/_{10}$ доли, 3 зол. 1 дол.) установленъ только для обязательнаго пріема во всѣхъ платежахъ на неограниченную сумму *частными* лицами (ст. 21, 22, 23, 24); что «серебряная монета въ рубль, пятьдесятъ и 25 к. содержитъ въ себѣ 900 частей чистаго серебра и 100 частей мѣди, а серебряная монета въ 20, 15, 10 и 5 коп.—500 частей чистаго серебра и 500 частей мѣди» (ст. 14), т. е. осталась въ прежнемъ своемъ видѣ, безъ измѣненій, которыя рекомендовали для мелкой серебряной монеты въ томъ смыслѣ, чтобы и ее чеканить изъ серебра 900-ой пробы. Мы признаемъ оставленіе этой монеты на прежнемъ положеніи вполнѣ цѣлесообразнымъ, такъ какъ ея перечеканка вызвала бы новые безполезные расходы на закупку серебра и дала бы новый матеріалъ для поддѣлки серебряной и золотой монеты, и безъ того

---

[1]) Выс. утв. пол. ком. фин. 10 іюля 1887 г. Дѣло кред. канц. 1893 г. № 83 (отд. II, ст. I).

достаточно уже обильный. Пріемъ серебряной и мѣдной монеты долженъ былъ производиться въ правит. кассы и частными лицами безотносительно къ ихъ законному вѣсу, лишь бы она не была испорчена и распознавалась по штемпелю (ст. 30),—правило также цѣлесообразное вслѣдствіе малоцѣнности этихъ монетъ, замѣняющихъ скорѣе кредитные знаки, чѣмъ настоящія деньги. Но, что такое «испорченная» монета требовалось бы пояснить, такъ какъ здѣсь возможенъ произволъ со стороны правительственныхъ кассъ, которыя напр. отказываются принимать продырявленную серебряную монету, вполнѣ годную для обращенія, безъ всякаго на то основанія, ставя держателей такой монеты (обыкновенно бѣдное сельское крестьянское населеніе) въ безвыходное положеніе.

Во всякомъ случаѣ изданіе нового монетнаго устава было необходимо, какъ кодификація разновременно изданыхъ законодательныхъ актовъ, и появленіе его было встрѣчено въ обществѣ съ большимъ сочувствіемъ. Несомнѣнно, что съ такимъ же сочувствіемъ было бы встрѣчено и изданіе *новаго устава госуд. банка*, положеніе котораго съ изданіемъ Выс. указовъ 29 августа и 14 ноября 1897 г. значительно измѣнилось. Но правительство очевидно до сихъ поръ не считаетъ подготовленной въ достаточной мѣрѣ реформы нашего билетнаго обращенія. Въ цѣляхъ этой подготовки 18 дек. 1898 г. данъ былъ Высочайшій указъ объ уменьшеніи долга госуд. казначействъ до 100 мил. руб. посредствомъ уплаты госуд. банку изъ наличности госуд. казначейства 75 мил. руб. [1]). которыя и были занесены въ счетъ непредвидѣнныхъ чрезвычайныхъ расходовъ смѣты 1898 г. [2]). Выс. указомъ 24 декабря 1899 г. [3]). этотъ долгъ сокращенъ былъ опять на 50 мил. руб., занесенныхъ въ счетъ чрезвычайныхъ непредвидѣнныхъ расходовъ росписи 1899 г. [4]), и, наконецъ Выс. указомъ 28 апр. 1900 г. [5]) и послѣдніе 50 мил. руб. были уплачены государственному банку и были показаны по отчету государ. контр. за 1900 г. также въ видѣ непредвидѣнныхъ расходовъ росписи этого года, такъ что размѣнный фондъ кред. билетовъ постепенно былъ доведенъ до суммы 1.068.778.167 р. т. е. до полной суммы ихъ покрытія золотомъ рубль за рубль. Естественно госуд. банкъ получилъ возможность, обмѣнивая кред. билеты на золото, не выпускать ихъ болѣе въ

---

[1]) Собр. узак. 1898 г. ст. 2131.

[2]) Отчетъ гос. контр. за 1898, стр. 563.

[3]) Собр. узак. 1900 г. № 1, ст. 2.

[4]) Отчетъ госуд. контр. 1899 г., стр. 569.

[5]) Собр. узак. 1900 г. ст. 911.

обращеніе. Отъ этого размѣнный фондъ госуд. кред. билетовъ *всегда долженъ былъ равняться суммѣ ихъ выпуска*. Замѣчательно, что разсчетъ по остатку «долга» госуд. казначейству въ суммѣ свыше 206 мил. руб. былъ произведенъ за счетъ свободной наличности госуд. казначейства, а *не за счетъ займовъ*: единственнымъ внѣшнимъ займовъ спеціально для цѣлей размѣна былъ 3%-ый заемъ 1896 г., а изъ внутреннихъ займовъ только выпускъ 4%-ой ренты на сумму 70 мил. руб. нар. былъ предназначенъ въ цѣляхъ усиленія размѣннаго фонда (для покупки у госуд. банка золота, обезпечивавшаго временный выпускъ кред. билетовъ). Всего же въ м-во С. Ю. Витте было передано въ размѣнный фондъ изъ наличныхъ средствъ госуд. казначейства: 98.483.408 р. з. въ 1895 г., 50.000.000 р. з.+25.860.000 р. кр. въ 1896 г., 100.000.000 р. зол.+31.278.167 р. кр. въ 1897 г. и 175.000.000 р. въ нов. вал. въ 1898—1900 г.г., всего въ новой валютѣ 605.215.054 р., изъ которыхъ только 114.601.133 р. (88.741.133 р. выручки по 3%-му займу и 25.860.000 р. доплаты за банковое золото, обезпечивавшее временный выпускъ), или около 19-% всей переданной въ уплату долга суммы было получено путемъ займовъ. На 37½ мил. руб. золото было, кромѣ того, пріобрѣтено посредствомъ *временнаго выпуска* кред. билетовъ (тѣ 37.500.000 кр. руб., которые не были изъяты въ 1897 г. за счетъ выручки 3%-аго займа). За счетъ этихъ суммъ погашено было долга на 653.370.083 р. [1]), а остальной долгъ—въ 415.408.084 р. (1.068.778.167—653.370.083) былъ возвращенъ съ помощью средствъ, накопленныхъ въ предшествующія министерства, при чемъ при Н. Х. Бунге и И. А. Вышнеградскомъ уплата долга производилась *кредитными* билетами, всего въ суммѣ 246.066.954 р., изъ которыхъ 2.595.509 р. были переданы въ оборотныя средства банка, изъ обращенія не изъяты и не списаны со счета долга госуд. казначейства по кред. билетамъ, 87 мил. руб. было изъято изъ обращенія, а 156.471.445 мил. руб. были употреблены *на покупку золота* всего въ суммѣ 105.433.691 р. з.= 158.150.536½ р. въ новой валютѣ. Такъ какъ изъ выпущенныхъ по случаю турецкой войны кред. билетовъ до 150 мил. руб. не были израсходованы ни на войну, ни на сооруженіе ж. дорогъ, то ихъ и слѣдуетъ считать возвращенными госуд. банку при Н. Х.

---

[1]) Погашеніе долга—653.370.083 руб. произошло вмѣсто 642.715.054 р., которые были уплачены, потому, что банковое золото на 75.000.000 руб. было куплено по очень дешевой цѣнѣ, всего за 100.860.000 р. кр. или по 1 р. 34,48 к. кр. за 1 р. з. Сумма долга, остававшаяся отъ прежняго времени 415.408.084 р. соотвѣтствуетъ 276.938.723 р. з. (171.505.032+105.433.691), состоявшимъ въ размѣнномъ фондѣ постояннаго выпуска кред. билетовъ и въ кассѣ госуд. банка при Н. Х. Бунге и при И. А. Вышнеградскимъ.

Бунге. Слѣдовательно, только до 96 мил. руб. изъ возвращенныхъ при Н. Х. Бунге и при И. А. Вышнеградскомъ, можно признать добытыми путемъ займовъ: это именно была выручка по 5%-ой золотой рентѣ 1884 г. и части выручки отъ 6%-й золотой ренты 1883 г. и 4%-аго (1-ваго конверсіоннаго) займа 1889 г. Какими путями былъ добытъ остальной размѣнный фондъ (171.505.032 р. з.= 257.257.548 руб. въ нов. вал.) опредѣлить довольно трудно. Количество кред. билетовъ къ 1865 г. равнялось 636.525.857 р., а къ 1876 г. (передъ войною)—797.313.480, болѣе на 160.787.623 р. Есть основанія думать [1]), что весь этотъ новый выпускъ, или по крайней мѣрѣ его значительнѣйшая часть, былъ израсходованъ именно на пріобрѣтеніе золота и серебра въ размѣнный фондъ, количество которыхъ возросло въ немъ съ 1868 г. на 164.398.645 р. (139.810.745 р. въ золотѣ и 24.587.898 р. въ серебрѣ). Такъ какъ госуд. банкъ покупалъ золото по 5 р. 98 к. кр. за полуимперіалъ и 1 р. 16¼ к. кр. за серебряный рубль, то за 160.787.623 р. кр. онъ могъ пріобрѣсти золота на 134.437.790 р. зол. (серебро въ разсчетъ не вводимъ, такъ какъ оно постепенно было изъято изъ фонда). Слѣдовательно, можно бы считать, что съ помощью займовъ имѣвшееся при Н. Х. Бунге золото въ фондѣ пріобрѣтено было только въ суммѣ до 37 мил. руб. зол.=55½ мил. р. въ нов. вал., но это были остатки еще *канкриновскаго* размѣннаго фонда, который въ этой суммѣ несомнѣнно уже былъ пріобрѣтенъ обмѣномъ благородныхъ металловъ приносителей на кред. билеты и ничего общаго съ займами не имѣлъ. Займы для усиленія размѣннаго фонда несомнѣнно производились и при Княжевичѣ (3%-ый заемъ 1859 г. и 4½%-ый заемъ 1860 г.) и при Рейтернѣ (5%-ый золотой заемъ 1862 г., 5%-ые банковые билеты 3-ьяго выпуска 1869 г.), но суммы этихъ займовъ были употреблены на покрытіе бюджетныхъ дефицитовъ, возвратъ вкладовъ изъ казенныхъ банковъ, на поддержаніе нашихъ вексельныхъ курсовъ и *въ размѣнный фондъ не попали* или, поступивъ въ него, немедленно же и были взяты обратно. Въ виду этого можно признать, что для разсчета по выпущеннымъ госуд. кред. билетамъ всего въ суммѣ 1.068.778 р. средства были пріобрѣтены 1) путемъ продажи кред. билетовъ, спеціально для этого выпущенныхъ, въ суммѣ 356.908.084 р. или 33,4%, 2) путемъ выпуска процентныхъ новыхъ займовъ,—210.601.133 руб. или 19,7%; 3) изъ свободной наличности госуд. казначейства, полученной вслѣдствіе превышенія государств. доходовъ надъ расходами,— 501.268.950 р., или 46,9%. Конечно, эти цифры не могутъ претен-

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 438—439.

ловать на точность [1]), можно говорить, напр., что часть наличности госуд. казначейства была пріобрѣтена за счетъ выпуска новыхъ займовъ (часть 3%-аго займа 1891 г., реализованная въ 1893—94 г.г., $4^1/_2$%-ый заемъ 1893 г., часть $3^1/_2$%-аго займа 1894 г., оставшаяся отъ выкупа облигацій жел. дорогъ, перешедшихъ въ казну), хотя можно считать и такъ, что суммы займовъ были употреблены на сооруженіе ж. дорогъ [2]), а не на погашеніе долга по кредитнымъ билетамъ, и это будетъ, по нашему мнѣнію, правильнѣе. Во всякомъ случаѣ сдѣланный нами разсчетъ, откуда были получены необходимыя для накопленія размѣннаго фонда суммы, долженъ, намъ кажется, представлять нѣкоторый интересъ, тѣмъ болѣе что никакихъ попытокъ въ этомъ направленіи мы не встрѣчали. Добавимъ, что значительнѣйшая часть золота, переданнаго и изъ наличности казначейства, была пріобрѣтена путемъ покупокъ за счетъ имѣвшихся въ распоряженіи казначейства кред. билетовъ, такъ какъ всего было пріобрѣтено этими покупками золота при Вышнеградскомъ на 309 мил. руб. з.=$463^1/_2$ м. р. новыхъ при Витте—на 200 мил. р. з. [3])=300 мил. нов. руб.

Окончательное погашеніе долга госуд. казначейства по кред. билетамъ, вслѣдстіе чего не осталось у насъ въ обращеніи ни одного билета, необезпеченнаго рубль за рубль золотомъ, а новые ихъ выпуски дѣйствительно уже могли производиться для коммерческихъ операцій госуд. банка, сопровождалось слѣдующими прочувственными словами Выс. указа 28 апр. 1900 г.: «Чрезвычайные расходы, вызванные войнами, въ особенности въ пятидесятыхъ и семидесятыхъ годахъ настоящаго столѣтія не могли быть удовлетворены обычными источниками госуд. доходовъ и покрывались отчасти посредствомъ выпуска кред. билетовъ. Вслѣдствіе этого денежное обращеніе имперіи пришло въ разстройство и образовался весьма значительный *долгъ госуд. казначейства государств. банку* по выпущеннымъ кред. билетамъ. Въ Бозѣ почивающій Родитель Нашъ обратилъ на этотъ предметъ особенное вниманіе. Въ царствованіе Свое, миромъ и тишиною ознаменованное, Онъ строгимъ соблюденіемъ бережливости въ расходахъ государственныхъ, положилъ твер-

---

[1]) Неточность происходитъ отъ условности подсчетовъ. Такъ мы считаемъ погашеннымъ при С. Ю. Витте съ помощью вновь выпущ. кред. билетовъ долгъ на $37^1/_2$ мил. руб., тогда какъ съ помощью этого выпуска было пріобрѣтено золота на нѣсколько бо́льшую сумму въ виду удачной его покупки (по 1 р. 34,48 к. вмѣсто 1 р 50 к. кр.) и на ту же сумму за то прибавляемъ долгъ, погашенный за счетъ наличности. Затѣмъ нельзя въ точности опредѣлить, по какой цѣнѣ и на какую сумму были при Рейтернѣ пріобрѣтены золотые запасы за счетъ выпуска кред. билетовъ, а тѣмъ болѣе, *какая* именно часть была пріобрѣтена съ помощью этихъ билетовъ, а какая за счетъ займовъ.

[2]) Всепод. докл. м-ра ф-овъ на 1899 г. *Вѣстн. фин.* 1899 г. № 1, стр. 2.

[3]) Всепод. докл. м-ра ф-овъ на 1897 г. *Вѣстн. фин.* 1897 г. № 1, стр. 8.

дое основаніе къ исправленію денежнаго обращенія и погашенію упомянутаго долга. Съ Божію помощью Мы, по завѣту Любезнѣйшаго Родителя Нашего, завершили начатое имъ дѣло: денежная система имперіи приведена въ порядокъ, а долгъ госуд. казначейства госуд. банку по выпущеннымъ кредитнымъ билетамъ, превышавшій на 1 янв. 1879 г. одинъ миліардъ рублей, низведенъ въ настоящее время до суммы 50 мил. руб. Признавъ нынѣ своевременнымъ окончить разсчеты по означенному долгу, дабы совершенно устранить сіе послѣдствіе прежнихъ финансовыхъ затрудненій, Мы повелѣваемъ: уплатить весь остатокъ сего долга и вмѣстѣ съ тѣмъ Мы находимъ необходимымъ *выразить непремѣнную волю Нашу, дабы выпускъ кред. билетовъ* производился на точномъ основаніи Именнаго указа Нашего 29 авг. 1897 г. и *не служилъ впредь источникомъ воспособленія госуд. казнѣ*». Оффиціальный органъ м-ва ф-овъ также помѣстилъ у себя краткую передовую статью, поясняющую сказанное событіе первостепенной важности [1]). Вообще же оно прошло среди нашего общества и печати совершенно почти незамѣченнымъ, хотя только послѣ окончательнаго обезпеченія кред. билетовъ прежнихъ выпусковъ золотомъ рубль за рубль они могли быть превращены въ настоящіе билеты госуд. банка, выпускаемые только для его *коммерческихъ* оборотовъ. Форма кред. билетовъ однако измѣнена не была, не было измѣнено и ихъ названіе. Съ 1898 г. начинаютъ впрочемъ вводить кред. билеты крупнаго достоинства *подъ прежнимъ названіемъ*, но новаго образца и съ надписями согласно Высоч. указу 14-го ноября 1897 года, именно въ 1898 г. [2]) утвержденъ новый образецъ 100-рублеваго кред. билета съ портретомъ Имп. Екатерины II, въ 1899 г. [3]) вводятся въ обращеніе новые кред. билеты 500-рублеваго достоинства («для облегченія платежей и разсчетовъ въ крупныхъ суммахъ») съ портретомъ Имп. Петра Великаго, и въ 1900 г.—новые кред. билета 50-рублеваго достоинства съ портретомъ Имп. Николая I [4]). Наконецъ 6 іюля 1900 г. м-ръ ф-овъ объявилъ [5]), что надписи на вновь выпускаемыхъ въ обращеніе кред. билетахъ 25-рублеваго (образца 7 февр. 1892 г.) и 3-рублеваго достоинства (образца 27 ноября 1887 г.) во исполненіе Высочайшей воли (указъ 14 ноября 1897 г.)

---

[1]) *Вѣстн. финансовъ* 1900 г. № 20, стр. 1137—1138.

[2]) Выс. утв. мн. Госуд. Сов. 4 іюня 1898 г.—Собр. узак. 1898 г. ст. 1673, 1674 и 1675.

[3]) Выс. указъ 1 февр. 1899 г., Выс. утв. мн. Госуд. Сов. 1 февр. 1899 года (собр. узак. 1899 г. ст. 391, 392 и 393).

[4]) Выс. указъ и Выс. утв. мн. Госуд. Сов. 29 мая 1900 г. (Собр. узак. 1900 г. ст. 1603 и 1605).

[5]) Указатель 1900 г. № 33, стр. 675, Собр. узак. и расп. прав. 1900 г. ст. 1843.

сдѣланы новыя. Такимъ образомъ въ обращеніи остаются кред. билеты 3, 25, 50, 100 и 500—рублеваго достоинства; билеты другихъ достоинствъ (1, 5 и 10 рублеваго), какъ замѣненные звонкою монетой) въ обращеніе съ новыми надписями не выпускаются и, вѣроятно, выпущены не будутъ. Старые образцы постепенно изымаются изъ обращенія, при чемъ для усилія довѣрія общества къ государственнымъ обязательствамъ слѣдовало бы объявлять во всеобщее свѣдѣніе, что билеты старыхъ образцовъ, уже не обязательныхъ къ пріему въ казенные платежи и частными лицами, все же принимаются къ обмѣну на новые *безъ всякаго ограниченія сроками* въ нѣкоторыхъ особо назначенныхъ кассахъ госуд. банка (всего проще было бы назначить пріемъ во всѣхъ отдѣленіяхъ банка и во всѣхъ казначействахъ *для отсылки въ цѣляхъ обмѣна въ Петербургъ*), иначе неизбѣжны потери и при томъ потери именно наименѣе обезпеченныхъ лицъ, принадлежащихъ къ темному (не по своей винѣ) люду. Оставленіе въ обращеніи кред. билетовъ трехрублеваго достоинства необходимо привѣтствовать, какъ мѣру, принятую въ интересахъ населенія, очень освоившагося съ трехрублевками, изъятіе которыхъ (временно практиковавшееся) встрѣчено было большими неудовольствіями, такъ какъ стѣсняло нѣкоторые привычные обороты. Еще было бы лучше, еслибы министерство финансовъ, не гоняясь за примѣрами Зап. Европы, выпустило бы въ обращеніе кред. билеты всѣхъ образцовъ, предоставивъ населенію пользоваться ими вмѣсто золотой монеты или же ихъ избѣгать по своему усмотрѣнію, а золотые запасы слѣдовало бы придерживать въ госуд. банкѣ. Слѣдуя совершенно другой политикѣ, м-во ф-овъ запасы золота въ госуд. банкѣ и госуд. казначействѣ, числившіеся въ концѣ 1897 г. въ суммѣ 1.315 мил. руб., низвело къ концу 1898 г. до 1.146 мил., къ концу 1899 г. уже до 927 мил. и къ концу 1900 г. до 808 мил. руб. Правда количество золотой монеты находящейся въ обращеніи, за это время съ 155 мил. руб. поднялось до 684½ мил. руб. [1]), а количество кред. билетовъ съ 999 мил. р. сократилось до 630 мил. руб., но находящееся въ обращеніи золото далеко не одно и то же, что въ распоряженіи госуд. банка: въ случаѣ нужды, въ случаѣ пріостановки размѣна оно сейчасъ же изъ обращенія исчезнетъ, сколько бы его тамъ ни было, да и какъ усчитать монету, обращающуюся среди населенія? Такого рода подсчеты всегда будутъ въ достаточной степени фантастичны. Выпускъ въ обращеніе серебра дошелъ къ 1901 г. до 223 мил. руб., изъ которыхъ около 200 мил. руб. было начеканено и выпущено въ періодѣ 1896—1900 г.г.,—количество безусловно чрезмѣрно большое. Къ концу

[1]) По даннымъ всепод. докладовъ м-ра ф-овъ за 1898—1901 г.г.

1901 г. запасы золота въ госуд. банкѣ и казначействѣ нѣсколько возрасли (до 830 мил. руб.) какъ возрасли они и среди населенія (до 695 мил. р.), количество кред. билетовъ осталось по прежнему 630 мил. руб. [1]). Въ такомъ видѣ денежное обращеніе находится нынѣ, послѣ реформы. Необходимо только добавить къ приведеннымъ выше даннымъ свѣдѣнія объ учрежденіи у насъ *разсчетныхъ отдѣловъ* при госуд. банкѣ, въ которыхъ мы безусловно и давно уже нуждались при неразвитости у насъ вексельной и чековой системы платежей и при незначительномъ количествѣ находящихся въ обращеніи денежныхъ знаковъ. Вѣроятно, разстройство денежнаго обращенія вообще заставляло наше финансовое вѣдомство бросить заботы о всякомъ улучшеніи способовъ денежныхъ разсчетовъ впредь до приведенія въ порядокъ самой денежной системы (то же самое мы наблюдаемъ и въ другихъ государствахъ, напр. Италіи или Австріи, которыя также не заводили разсчетныхъ палатъ до регулированія валюты). У насъ палаты возникли съ 17 ноября 1898 г. по иниціативѣ управляющаго государственнымъ банкомъ *Э. Д. Плеске* [2]), выработавшаго и утвердившаго временныя правила для операціи разсчетнаго отдѣла при Петербургской конторѣ государственнаго банка, впредь до разработки окончательныхъ правилъ, изданіе которыхъ было предусмотрѣно ст. 172 устава госуд. банка 1894 г. Частныя кред. учрежденія съ особой готовностью откликнулись на предложеніе госуд. банка вступить въ число участниковъ учреждаемаго отдѣла, отдѣлъ вступилъ въ дѣйствіе, и общій оборотъ его со дня открытія (17 ноября) по 1 янв. 1899 г. достигъ почти 219 мил. руб. Временныя правила оказались весьма практичными, измѣненій почти не потребовали, и потому вскорѣ былъ выработанъ проэктъ правилъ постоянныхъ, которыя 17 янв. 1899 г. съ одобренія Совѣта госуд. банка и съ разрѣшенія м-ра ф-овъ были приведены въ дѣйствіе, по подписаніи участниками отдѣла (петербургская контора госуд. банка, 13 частныхъ коммерч. банковъ и 4 банкир. фирмы) акта общаго соглашенія. Петербургская контора госуд. банка предоставила отдѣлу удобное безплатное помѣщеніе, во главѣ отдѣла былъ поставленъ одинъ изъ директоровъ конторы. Не смотря на незначительное количество участниковъ въ разсчетномъ отдѣлѣ и на слабое развитіе у насъ операціи условныхъ текущихъ счетовъ (жиро), введенной нашимъ госуд. банкомъ въ 1895 г., количество разсчетовъ у насъ въ первый же годъ опредѣлилось весьма значительными суммами: въ 1899 г. [3]) оборотъ достигъ 3.051.509.865 руб., при чемъ требованій было

[1]) Всепод. докл. м-ра ф-овъ на 1902 г.

[2]) Беремъ свѣдѣнія изъ статьи *Вѣстника финансовъ* 1899 г. № 15, стр. 86—90.

[3]) Вѣстн. Фин. 1900 г. № 9, стр. 382—383.

заявлено участниками на 1.525.754.933 р., которыя и были удовлетворены простымъ зачетомъ на сумму 1.045.226.790 р. (68%) и ордерами и чеками на 480.528.143 р. (32%). Ясно, какая масса потребовалась бы денежныхъ знаковъ для этихъ разсчетовъ, еслибы разсчетный отдѣлъ не былъ приведенъ въ дѣйствіе. Въ 1899 г. открыты были новые отдѣлы въ Москвѣ и въ Варшавѣ и проэктировано открытіе отдѣла въ Одессѣ. Съ 1 сентября 1900 г. введены были новыя утвержденныя м-омъ ф-овъ правила условныхъ текущихъ счетовъ въ учрежденіяхъ госуд. банка, имѣющія цѣлью возможно шире развить эту операцію для облегченія массѣ публики и частныхъ кред. учрежденій денежныхъ разсчетовъ [1]). Успѣхъ этой мѣры въ значительной степени долженъ сократить настоятельную нужду въ наличныхъ денежныхъ знакахъ, количество которыхъ со времени денежной реформы, хотя и возрасло, но все-таки далеко не достаточно сравнительно съ нуждами населенія.

Мы привели всѣ законодательные акты и правительственныя распоряженія, касающіяся реформы нашего денежнаго обращенія, а равно и оффиціальный отзывъ о ней самаго министра финансовъ; остается подвести итоги, сравнить то, что было дано съ тѣмъ, что дать предполагалась и произвести оцѣнку реформы. Монетной единицей россійской имперіи сдѣланъ былъ *золотой рубль*, равный 17,424 долямъ чистаго золота, но это была только *счетная* единица, такъ какъ наименьшая золотая монета, которая подлежала чеканкѣ была въ *пять* рублей. Основной монетой остался *золотой имперіалъ*, содержащій въ себѣ 2 зол. 69,36 дол. чистаго золота, и его $^1/_{15}$-ую часть составлялъ новый золотой рубль, а $^1/_3$ часть—новая пятирублевая монета; но съ 1899 г. чеканка имперіальной и полуимперіальной монеты была *прекращена* [2]), остававшаяся въ обращеніи полуимперіальная и имперіальная монета (свыше 300 мил. руб.) была постепенно изъ обращенія изъята или же ушла заграницу. Въ обращеніи осталась только 5 рублевая, поставленная въ соотношеніе съ имперіаломъ («$^1/_3$ его часть») и 10 рублевая монета, содержащая 1 зол. 78,24 дол., *самостоятельная*, не поставленная ни Выс. указомъ о ея выпускѣ, ни монетнымъ уставомъ въ связь съ имперіальной монетой. По *проэкту* м-ва ф-овъ, представлявшемуся въ госуд. совѣтъ, *объ имперіальной монетѣ не упоминалось*, не имѣлась въ виду и 5 рублевая монета. Было прямо сказано: «Россійская золотая монета чеканится достоинствомъ въ 10 рублей. Одна десятая часть этой монеты—рубль есть госуд. монетная единица».

---

[1]) *Вѣстн. фин.* 1900 г. № 34, стр. 365—367.

[2]) Вѣстн. фин. 1900 г. № 49, стр. 489.

Въ виду того, что м-во ф-овъ предварительно выпустило въ обращеніе огромное количество имперіальной монеты, приравнять новый рубль къ имперіалу было практичнѣе, чѣмъ къ новой, никому невѣдомой монетѣ, но странно, что опредѣляли рубль какъ $^1/_{15}$ часть имперіала, а имперіалъ, какъ 15 рублей, т. е. одно неизвѣстное опредѣлялось другимъ неизвѣстнымъ. Такой порядокъ понятенъ въ тѣхъ странахъ, въ которыхъ царилъ биметаллизмъ, и которые отъ биметаллизма перешли къ хромой золотой валютѣ: такъ,—монетной единицей были *серебряный* франкъ или талеръ или гульденъ, а золотая монета содержала столько-то франковъ (считая на серебро), талеровъ или марокъ, гульденовъ. Понятенъ такой порядокъ былъ въ прежнее время и у насъ, но съ переходомъ къ *новой* золотой валютѣ цѣлесообразно было бы выпустить монету съ названіемъ «имперіалъ» и признать $^1/_{15}$ его часть монетной *счетной* единицей. При нынѣшнемъ же нашемъ порядкѣ въ глазахъ народа монетной единицей остается *серебряный* рубль, ибо золотой рубль—величина отвлеченная, а существующая золотая монета—только конгломератъ нѣсколькихъ рублей, соотвѣтствующихъ равному числу рублей серебряныхъ. Конечно, это вопросъ несущественный, ибо установленный порядокъ не можетъ клониться къ колебанію прочности валюты, но такъ легко было избѣгнуть указанной ошибки! Всѣ сдѣлки по новому закону должны заключаться въ рубляхъ *золотомъ* новой валюты (1 р.=$^1/_{15}$ имперіала), но всѣ сдѣлки, заключенные до введенія новаго закона въ рубляхъ *золотомъ* же должны исполняться въ старой валютѣ (1 руб.=$^1/_{10}$ имперіала). Такимъ образомъ у насъ *двѣ* валюты, новая и старая, обѣ основанныя *на одной и той же золотой монетѣ* (имперіалѣ), и должно пройти еще довольно много времени, пока всѣ старыя долговыя обязательства будутъ перечислены на новую валюту. *Кредитные билеты имѣютъ хожденіе на равнѣ съ золотой монетою*, о чемъ обозначеніе напечатано на самыхъ билетахъ, но юридическій смыслъ этого законодательнаго опредѣленія не достаточно ясенъ. Значитъ ли это, что нельзя включить въ сдѣлку условіе о непремѣнномъ исполненіи ея золотою монетою *въ натурѣ*? Въ проэктѣ предполагалось сдѣлать оговорку, что такого рода сдѣлки не допустимы, т. е. что билеты имѣютъ *принудительный* курсъ; однако комитетъ финансовъ *по предложенію самого м-ра ф-овъ* отвергъ эту оговорку, въ указахъ 3 янв., 29 августа и 14 ноября 1897 г. также на этотъ счетъ ничего не сказано. Конечно, пока размѣнъ будетъ производиться, вопросъ этотъ практическаго значенія не имѣетъ, но какъ быть въ случаѣ пріостановки размѣна, возможной въ случаѣ какой-либо серьезной войны Россіи съ европейскими державами (случай вполнѣ допустимый)?

Законъ 8 мая 1895 г. о разрѣшеніи сдѣлокъ на золотую валюту отмѣненъ не былъ, а по этому закону возможно совершеніе сдѣлокъ въ золотѣ съ исполненіемъ ихъ или въ золотѣ же или кред. билетами *по курсу дня*. Отсюда можно заключить, что кред. билеты теперь не имѣютъ принудительнаго курса, а имѣютъ только *законный* курсъ (cours légal), т. е. обязательны къ пріему до тѣхъ поръ, *пока госуд. банкъ размѣниваетъ ихъ на золото*. Если мы правильно понимаемъ законъ, то несомнѣнно, что денежное обращеніе наше теперь поставлено гораздо лучше съ юридической и экономической точекъ зрѣнія сравнительно съ канкриновской реформой, сдѣлавшей кред. билеты настоящими бумажными деньгами, хотя и размѣнными, но съ принудительнымъ курсомъ, котораго не имѣли ассигнаціи; оно теперь дѣйствительно получаетъ полную аналогію съ ден. обращеніемъ Англіи и не грозитъ исчезновеніемъ монеты въ случаѣ пріостановки размѣна. Кред. билеты государственные, т. е. бумажныя деньги, превращены закономъ 29 авг. 1897 г. и 14 ноября 1897 г. какъ бы въ *билеты госуд. банка*, что подтверждено указомъ 28 апр. 1900 г. и фактически осуществимо въ виду полной уплаты рубль за рубль золотомъ долга госуд. казначейства банку за кред. билеты. Но названіе бумажныхъ знаковъ осталось прежнее: «государственный кредитный билетъ», хотя ничто не мѣшало его измѣнить и *было бы очень даже полезно измѣнить* въ виду совершенно новаго характера этихъ билетовъ, размѣнныхъ на *золото*, выпускаемыхъ госуд. банкомъ только для своихъ коммерческихъ операцій. Впрочемъ редакція закона, опредѣляющаго эмиссіонную операцію госуд. банка, сдѣлана въ очень растяжимой формѣ: «госуд. кред. билеты выпускаются госуд. банкомъ въ размѣрѣ, строго ограниченномъ настоятельными потребностями денежнаго обращенія». «Выпускъ кред. билетовъ не долженъ служить впредь источникомъ воспособленія госуд. казнѣ». Въ проэктѣ (ст. 3) сказано было гораздо удачнѣе: «госуд. кред. билеты выпускаются госуд. банкомъ только для коммерческихъ его операцій; за счетъ госуд. казначейства билеты впредь не выпускаются». Понятіе о *настоятельной потребности* денежнаго обращенія весьма неопредѣленно. Потребность въ деньгахъ всегда настоятельна для тѣхъ, кто въ нихъ нуждается, а каналы денежнаго обращенія не такъ-то легко у насъ заполнить при многочисленности нашего населенія, при обширности нашихъ пространствъ, при множествѣ неудовлетворенныхъ нашихъ нуждъ. Даже терминъ «коммерческія операціи» не достаточно опредѣленъ, ибо сюда входитъ и операція по закладу процентныхъ бумагъ, и, слѣдовательно, въ случаѣ выпуска государствомъ новаго займа онъ можетъ быть реализованъ просто съ помощью выдачи ссудъ подъ эти бумаги, что бу-

детъ равносильно выпуску кред. билетовъ именно въ цѣляхъ воспособленія казнѣ. Кромѣ того выдача необезпеченныхъ золотомъ кред. билетовъ подъ портфель банка, недостаточно быстро реализуемый (ссуды подъ товары и товарораспорядительныя бумаги, сельско-хозяйственныя ссуды подъ соло-векселя, ссуды промышленныя, долгосрочные векселя), можетъ также породить замѣшательство въ билетномъ обращеніи. Нисколько не сомнѣваемся, что опасенія такого порядка вещей весьма невелики: министерство финансовъ до сихъ поръ не допускало даже попытки воспользоваться необезпеченнымъ (рубль за рубль золотомъ) выпускомъ кред. билетовъ даже для самыхъ надежныхъ коммерческихъ операцій, да и въ будущемъ нѣтъ основаній ожидать какихъ либо неправильныхъ или неудачныхъ дѣйствій въ политикѣ нашего госуд. банка. Но было бы гораздо все-таки лучше, если бы въ законѣ было категорически сказано, что необезпеченные рубль за рубль золотомъ свои билеты банкъ выдаетъ только для учета краткосрочныхъ векселей (не далѣе 6 мѣсяцевъ, солидныхъ фирмъ, не менѣе, какъ съ тремя подписями), прочія же операціи производитъ за счетъ своихъ собственныхъ капиталовъ и вкладовъ (срочныхъ и отчасти до востребованія). Норма необезпеченнаго золотомъ выпуска кред. билетовъ—300 мил. рублей не велика. Мы видѣли, что первоначально проэктировалось довести ее до 500 мил. рублей, въ проэктѣ комитета финансовъ она была понижена до 400 мил. руб. Очевидно на м-ра ф-овъ повліяли тѣ возраженія, которыя были сдѣланы на счетъ недостаточной обезпеченности размѣна въ случаѣ слишкомъ большой нормы непокрытыхъ билетовъ. Но въ сущности уступка министерства была не такъ велика, какъ кажется. Дѣло въ томъ, что взамѣнъ предполагавшагося выпуска въ обращеніе банковаго серебра на сумму *не болѣе 50 мил. руб.*, его было выпущено на 223,4 мил. р. (включая монету стараго чекана и перечеканенную), а это серебро никакихъ выгодъ не представляло сравнительно съ кред. билетами: это были тѣ же *кредитные* билеты, только напечатанные не на бумагѣ, а на серебрѣ,—и носившіе характеръ *неразмѣнныхъ* денегъ, они имѣли обезпеченіе только податное. Серебромъ были замѣнены мелкіе кред. билеты, а 5-ти рублевой золотой монетой (выпускъ которой по проэкту не предполагался) и 10-ти рублевой золотой монетой—кред. билеты среднихъ достоинствъ, но именно эти-то билеты всего менѣе имѣли шансовъ быть представленными къ размѣну. Разъ они изымались искуственно изъ оборота, необходимо было, конечно, уменьшить норму выпуска непокрытыхъ билетовъ. Повторяемъ она на столько все-таки невелика, что даже и при неосторожныхъ выдачахъ кредитныхъ билетовъ государственнымъ банкомъ для операцій болѣе или менѣе долгосрочнаго харак-

тера не грозитъ еще крахомъ денежной реформы. Роль серебра въ законѣ удачнѣе опредѣлена, нежели въ проэктѣ: понижена *вдвое* предѣльная норма для пріема серебра частными лицами и установленъ предѣлъ выпуска серебряной монеты правительствомъ. Предѣлъ этотъ (вмѣстѣ съ размѣнной серебряной низкопробной монетой)—по 3 руб. на душу населенія (достигающаго теперь 130 мил.)—довольно великъ, ибо на 400 мил. руб. размѣнной монеты наврядъ ли у насъ можетъ потребоваться, но опасности для правильнаго денежнаго обращенія страны онъ не представляетъ, жаль только золота, затраченнаго на покупку всего этого громоздкаго и обезцѣненнаго бѣлаго металла. Министерство финансовъ вполнѣ удовлетворило требованіямъ нашихъ «сильверистовъ», настаивавшихъ на введеніи (особенно для удобства сельскаго населенія) въ обращеніе возможно большихъ количествъ серебра. Что же касается до предѣльной цифры обязательнаго пріема серебряной монеты частными лицами (25 руб.), то она невелика. Не было бы ничего опаснаго (было бы только неудобно въ портативномъ отношеніи) ввести даже и 50 рублевую норму, какъ предполагалось первоначально. Но въ то же время слѣдовало бы установить, что пріемъ серебр. монеты на сумму 25 (или 50) руб. обязателенъ въ платежахъ *между* частными лицами, правительственныя же кассы и госуд. банкъ не имѣютъ права обязывать принимать въ платежи серебряной монеты болѣе, чѣмъ на *пять* рублей, ибо сама казна принимаетъ въ таможенные сборы серебро также только до пяти рублей, и серебряной монеты ни на золото, ни на кред. рубли не мѣняетъ. Въ противномъ случаѣ всегда возможны неудовольствія и нареканія на правительство, что совершенно нежелательно, когда дѣло идетъ о денежномъ обращеніи, значительная доля котораго основана именно на безусловномъ довѣріи къ правительству. Въ цѣляхъ поддержанія этого довѣрія не слѣдуетъ даже отказывать въ обмѣнѣ серебряной монеты на золото (въ суммѣ, разумѣется, также не свыше 25 руб.), если нѣтъ основаній видѣть здѣсь какого-либо злоупотребленія [1]), а тѣмъ болѣе нельзя насильно заставлять (какъ это къ сожалѣнію практикуется въ силу министерскихъ циркуляровъ) частныхъ лицъ брать изъ кассъ казначейства и госуд. банка серебряные рубли, хотя бы и въ суммѣ не свыше 25 р.

Постараемся вкратцѣ резюмировать достоинства и недостатки произведенной денежной реформы. Къ достоинствамъ ея во первыхъ

---

[1]) Масса публики убѣждена, что правительство обязано мѣнять серебряныя монеты (кстати ихъ въ оффиціальныхъ документахъ именуютъ «полноцѣнными») на кред. билеты или золото. Въ существованіи этой «обязанности» увѣрялъ автора настоящаго труда въ прошломъ (1900 году) даже одинъ профессоръ полит. экономіи.

надо отнести переходъ къ *золотому* монометаллизму. Серебро свой вѣкъ безусловно отжило и возвратитъ ли себѣ когда-либо прежнюю роль, неизвѣстно, а если и возвратитъ, то въ отдаленномъ только будущемъ, и строить денежную систему въ настоящее время на серебрѣ или въ какомъ либо отношеніи къ серебру было бы не регулированіемъ, а новымъ колебаніемъ валюты. Выбора для насъ въ этомъ отношеніи уже потому не представлялось, что во всѣхъ государствахъ введенъ фактически или юридически золотой монометаллизмъ, къ которому перешли также главнѣйшія страны, гдѣ господствовала биметаллическая система: Франція, Голландія и Соед. Штаты. Къ золотой валютѣ перешли въ самое послѣднее время Австро-Венгрія, Индія и Японія. Не желая оставаться въ «прекрасномъ» одиночествѣ, мы не могли ни перейти къ биметаллизму, ни остаться при серебряномъ монометаллизмѣ. Къ заслугѣ нынѣшняго м-ра ф-овъ надо отнести то, что онъ сразу усвоилъ себѣ это положеніе, твердо на немъ стоялъ, въ воззрѣніяхъ своихъ на значеніе золота нисколько не колебался и сумѣлъ, не смотря на извѣстное противодѣйствіе, исповѣдуемыя имъ убѣжденія провести въ жизнь. Впрочемъ среди руководителей нашего финансоваго вѣдомства, со времени 1876 г. наврядъ-ли были какія-либо колебанія въ ихъ отношеніяхъ къ золоту. Второе достоинство реформы—фиксированіе курса кред. рубля къ рублю золоту на весьма удачномъ уровнѣ. Министерство финансовъ, конечно, обвиняли въ *девальвацiи* нашего кред. рубля. Мы ставимъ ему именно эту девальвацію въ несомнѣнную заслугу. Курсъ нашего кред. рубля упалъ не по винѣ нынѣшняго министра, который засталъ это паденіе на весьма большомъ уровнѣ и притомъ продолжающимся въ теченіи уже длиннаго ряда лѣтъ, такъ что даже цѣны на многіе товары успѣли къ нему приспособиться. Хотя и подлежитъ большому сомнѣнію, чтобы возвышеніе курса кред. рубля до паритета съ золотымъ, вызвало бы такую новую *всеобщую* переоцѣнку цѣнъ всѣхъ товаровъ и услугъ, которая была бы принята населеніемъ какъ всеобщее обѣдненіе, почему съ этой точки зрѣнія можно было бы весьма много привести (теперь уже безполезныхъ) доводовъ за возстановленіе размѣна по курсу al pari, но такая мѣра была бы мѣрой глубоко несправедливой по отношенію ко всѣмъ должникамъ, въ томъ числѣ и къ самому государству, имѣвшему огромныя долговыя обязательства, заключенныя въ кредитной валютѣ,—была бы мѣрой гибельной въ экономическомъ отношеніи, ибо страшно удорожила бы реформу (пріобрѣтеніемъ бо́льшихъ запасовъ золота) и сдѣлала бы все таки размѣнъ неосуществимымъ со всѣми послѣдствіями, связанными съ пріостановкой размѣна и съ потерей золотого фонда. Курсъ фиксаціи мы считаемъ выбраннымъ

также очень удачно: онъ былъ *выше* средняго для цѣлаго ряда лѣтъ (1877—1895), *выше* курса, соотвѣтствующаго нашему международному торговому обороту за тотъ же періодъ, *вполнѣ совпадалъ* съ курсомъ, соотвѣтствующимъ этому обороту въ теченіе четырехъ послѣднихъ передъ фиксаціей лѣтъ, былъ *чрезвычайно удобенъ* для перечисленія старой валюты на новую. Разъ фиксированный курсъ былъ *выше средняго*, девальвація не могла нарушить ничьихъ интересовъ, была, такъ сказать, безобидною. Если же курсъ фиксаціи и взятъ былъ нѣсколько *высоко*, принявъ во вниманіе ухудшеніе нашего платежнаго баланса, то это оправдывается желаніемъ 1) *соблюсти достоинство правительства*, которому приличествуетъ скорѣе заплатить больше по своему долгу, нежели меньше, разъ уже кред. билеты признавались государ. долгомъ,—2) установить простое отношеніе между старой и новой валютами (1 : 1 1/2), чего не добились напр. при гр. Канкринѣ, когда рубль ассигнаціями былъ признанъ фиксированнымъ въ отношеніи къ рублю серебряному какъ 2 : 7 (3 р. 50 к. ас. за 1 р. сер.), или въ Австріи въ 1892 г., гдѣ установили отношеніе золота къ бумажнымъ деньгамъ какъ 21 : 25 (84 зол. гульд. за 100 гульд. кред.). Это достигнутое удобство въ разсчетахъ (важное и при перечисленіи нашей валюты въ иностранную, которое привычно было для всѣхъ въ старой валютѣ) не достаточно еще оцѣнено и до сихъ поръ, самъ министръ финансовъ не придавалъ ему особеннаго значенія. Третьимъ достоинствомъ реформы надо признать удачно выбранную технику самой девальваціи. Можно было бы напр. выдать держателямъ каждыхъ *трехъ* рублей въ старыхъ кред. рубляхъ по *два* рубля въ новыхъ банковыхъ билетахъ, размѣнныхъ на золото al pari. По существу здѣсь не было бы разницы между опредѣленіемъ размѣна кред. рублей, остающихся въ обращеніи, по 66 2/3 к. на золото. Но въ смыслѣ удобствъ для населенія, которому пришлось бы тогда производить дѣйствительно переоцѣнки всѣхъ товаровъ, услугъ и долговыхъ обязательствъ, а государству—переоцѣнки всѣхъ налоговъ, содержанія служащимъ, займовъ и т. д., разница была бы огромная. Впрочемъ восхищеніе многихъ публицистовъ и даже авторовъ дов. серьезныхъ работъ [1]) передъ *искусствомъ* м-ра ф-овъ, сумѣвшаго *найти* такой удачный способъ девальваціи, едва ли основательно. Способъ этотъ практиковался даже въ среднихъ вѣкахъ, практиковался и у насъ при господствѣ мѣдной валюты. Тогда также уменьшали содержаніе металла въ монетѣ, оставляя ея прежнее наименованіе («порча монеты») и застав-

---

[1]) Напр. *П. Х. Шванебахъ.* Денежное преобразованіе и народное хозяйство, стр. 67 *Головинъ К. Ѳ.*: Наша финансовая политика и задачи будущаго, Спб. 1899 г., стр. 40—42.

ляя всѣхъ гражданъ получать новыя деньги (въ томъ числѣ и по долгамъ) по ихъ нарицательной цѣнѣ, хотя бумажныхъ денегъ еще и не знали. Но нашъ м-ръ ф-овъ позаимствовалъ *свой* способъ у Австро-Венгріи, гдѣ еще въ *1892 г.* рѣшено было провести денежную реформу на началахъ оставленія въ обращеніи прежнихъ бумажныхъ денежныхъ знаковъ (постепенно замѣняемыхъ знаками новаго образца), размѣнныхъ al pari на серебряную монету, оставляемую безъ измѣненія, и размѣнныхъ *на новую золотую монету* по курсу 84%. Только въ Австріи реформа была связана еще съ переходомъ къ *новой денежной единицѣ* (*кронѣ*, считая по двѣ кроны въ прежнемъ гульденѣ) да въ обращеніе предъ реформою не выпускали старыхъ 4 и 8 гульденовыхъ монетъ (пріуроченныхъ, какъ и наши полуимперіалы къ системѣ латинскаго союза, т. е. равныхъ 10 и 20 франковымъ монетамъ). У насъ переходъ къ новой монетной единицѣ также обсуждался въ министерствѣ финансовъ и имѣлъ много шансовъ на успѣхъ въ виду желательности избѣжать путаницы въ разсчетахъ между новой и старой валютами. Нашъ м-ръ ф-овъ рѣшилъ всего лучше остаться при прежней счетной единицѣ, это дѣйствительно его *оригинальная* мысль, имѣющая прецеденты только въ прежнія времена порчи монеты съ сохраненіемъ прежняго ея наименованія. Перейти къ новому счету очень трудно,—доказательство этому та же Австрія, гдѣ публика въ теченіе 10 лѣтъ совершенно еще не научилась считать на кроны. Но зато въ Австріи ясно, что значитъ «гульденъ зол.» или «крона зол.», у насъ же осталось два рубля и оба золотые, и приходится обозначать «столько-то рублей=$^1/_{15}$ имперіала» и «рублей=$^1/_{10}$ имперіала» или же «въ старой валютѣ» и «въ новой валютѣ» что̀ слишкомъ длинно и неудачно. Но за то, за счетъ *этого* неудобства получилось удобство не измѣнять привычнаго счета, знакомаго хорошо всему населенію, которое съ рублями золота=$^1/_{10}$ имперіала давно уже никакого дѣла не имѣло, зная только *кредит. рубли.* Послѣдніе и были ему оставлены въ неприкосновенности, а подъ ними былъ только подведенъ *новый* золотой фундаментъ, равный $^1/_{15}$ имперіала въ каждомъ кред. рублѣ, и населеніе съ такимъ порядкомъ быстро и незамѣтно освоилось. Рѣшенію министра финансовъ не трогать нашей привычной счетной единицы много способствовала твердость усвоенной имъ истины (столь многими оспариваемой), что у насъ въ теченіе 40 лѣтъ царила не серебряная или золотая, а вполнѣ *самостоятельная кредитная валюта*, обезпеченіемъ которой былъ пріемъ кред. рублей во всѣ казенные платежи, а цѣна которой на *заграничную* валюту опредѣлялась спросомъ на кред. рубли заграницей и предложеніемъ ихъ съ нашей стороны. Это ясно усвоенное

положеніе не позволило м-ру ф-овъ сбиться съ правильнаго пути, хотя это было ему по всей вѣроятности и нелегко въ виду господства въ литературѣ совершенно противоположныхъ воззрѣній. Ошибка была только въ нежеланіи выпустить *самостоятельную* золотую монету съ особымъ наименованіемъ, дѣлимую на рубли. Четвертымъ достоинствомъ реформы является та послѣдовательность и осторожность, съ которыми она была проведена въ жизнь, не смотря на всѣ противодѣйствія и неблагопріятныя обстоятельства, съ твердостью и настойчивостью со стороны м-ра ф-овъ, воистину поразительными. Реформа начата и подготовлена была въ значительной степени еще Н. Х. Бунге и И. А. Вышнеградскимъ, сумѣвшими положить прочное начало разсчету по долгамъ временнаго выпуска кред. билетовъ, а, главное, накопленію крупныхъ запасовъ золота [1]). С. Ю. Витте довелъ это накопленіе до колоссальныхъ размѣровъ, достаточныхъ для обезпеченія кред. билетовъ рубль за рубль въ новой валютѣ и для снабженія населенія звонкою монетою помимо поступающей въ обмѣнъ на кред. билеты. Золото это поступило въ страну при посредствѣ, главнымъ образомъ, займовъ, да иначе не могло и быть въ виду неблагопріятныхъ для насъ разсчетныхъ балансовъ въ 1892—1900 г.г., но займы эти были произведены не въ цѣляхъ пріобрѣтенія золота для размѣннаго фонда, а главнымъ образомъ для сооруженія новыхъ желѣзныхъ дорогъ казенныхъ и частныхъ. Съ помощью прилившихъ такимъ путемъ иностранныхъ капиталовъ наша рельсовая сѣть получила новое и усиленное развитіе, поднялись платежныя силы населенія, обусловившія превышеніе госуд. доходовъ надъ расходами, и могъ быть отчисленъ изъ накопленной вслѣдствіе этого превышенія свободной наличности госуд. казначейства постепенно въ размѣнный фондъ новый запасъ золота. Реформа денежнаго обращенія дала возможность прилившему изъ заграницы по займамъ золоту оставаться въ обращеніи среди населенія, что́ при господствѣ бумажныхъ денегъ было бы невозможно, а уже одно это чрезвычайно выгодно измѣняло наше положеніе сравнительно съ прежнимъ. Накопляя золото, м-ръ ф-овъ въ то же время сумѣлъ предварительно, еще до введенія реформы, прекратить биржевую спекуляцію на кред. рубль, сумѣлъ устранить колебанія вексельныхъ курсовъ, и, наконецъ, ввелъ фактическую фиксацію кред. рубля по тому курсу, по которому рѣшилъ произвести размѣнъ, добившись предварительно разрѣшенія свободы у насъ сдѣлокъ на золотую валюту. Всѣхъ этихъ мѣръ было вполнѣ достаточно для того, чтобы валюта наша была регулирована даже безъ санкціи законодательной власти,—

---

[1]) См. Рус. госуд. кредитъ т. I, стр. 480—490 и т. II, стр. 499—511.

едва ли не единственный случай въ исторіи денежнаго обращенія, особенно если принять во вниманіе, что произведено было означенное регулированіе не вслѣдствіе сложившихся благопріятныхъ обстоятельствъ, а *чисто искусственными путями*. Министръ финансовъ навлекъ этимъ на себя рядъ обвиненій въ томъ, что онъ *затормозилъ* повышеніе курса кред. рубля, который будто-бы, еслибы не мѣшали искусственныя мѣры, достигъ бы паритета,— что, представляя свой законопроэктъ на разсмотрѣніе законодательной власти, м-ръ ф-овъ ставилъ ее передъ совершившимся фактомъ—фиксаціи рубля на золото въ отношеніи 1 : 1½, какъ будто бы реформа денежнаго обращенія только въ этомъ одномъ и состояла! Да и дѣло то было вовсе не въ установленіи курса кред. рубля для размѣна его на золото, а въ *прочномъ удержаніи* этого курса, чего не такъ-то легко и просто было добиться и чего не возможно было произвести однимъ только *законодательнымъ* опредѣленіемъ безъ предварительной *реальной* подготовки дѣла, т. е. именно этого *фактическаго* фиксированія курса [1]). Затѣмъ еще одно достоинство (пятое) реформы—въ чрезвычайно удачно выбранномъ моментѣ для ея осуществленія (1895—1898 г.г.). Несомнѣнно, что главное условіе прочности металлическаго обращенія въ каждой данной странѣ—выгодный для нея разсчетный балансъ, не считая, конечно, еще отсутствія серьезныхъ политическихъ осложненій и разстроенныхъ государственныхъ финансовъ. Разсчетный балансъ съ 1892 г. сталъ складываться для насъ неблагопріятно, какъ неблагопріятно онъ складывался для насъ за все время, начиная отъ Крымской войны, за исключеніемъ 1887—1891 г.г., когда огромные урожаи конца 1880-ыхъ годовъ сильно увеличили нашъ вывозъ, а усиленная охранительная политика Вышнеградскаго въ связи съ огромнымъ паденіемъ курса кред. рубля, обусловила сокращеніе заграничнаго ввоза. Слѣдовательно можно было бы думать, что моментъ для денежнаго преобразованія былъ избранъ именно неудачный. Но еслибы ждать того момента, когда разсчетный балансъ *естественнымъ* путемъ сталъ бы склоняться въ нашу пользу, то, вѣроятно, регу-

---

[1]) Достойно вниманія, какимъ путемъ населеніе было пріучено къ новой монетной системѣ и какъ заставили его встрѣтить реформу, на которую сперва всѣ смотрѣли съ неудовольствіемъ,—въ нескрываемой радостью. Выпускаемая въ обращеніе въ теченіе болѣе года золотая монета въ 5 и 10 р. (полуимперіалы и имперіалы) по курсу 7 р. 50 к. и 15 р. настолько перепутала всѣ отношенія, такъ надоѣла обществу, что появленіе Выс. указа 3 янв. 1897 г. о чеканкѣ монетъ съ надписью, соотвѣтствующей ея дѣйствительной цѣнности (7½ и 15 р.), привѣтствовано было съ живѣйшимъ удовольствіемъ. Но 7½ р. и 15 р.—монеты не удобныя для исчисленія, ими все же нѣсколько тяготились, а потому новыя 5 и 10 рублевыя золотыя монеты сейчасъ же по своемъ появленіи получили полныя права гражданства, охотно брались и уже не сдавались усиленно въ казначейство, какъ старая имперіальная монета.

лированіе нашего денежнаго обращенія, а съ тѣмъ вмѣстѣ и новые шансы для поднятія народнаго благосостоянія, обыкновенно улучшающагося при упорядоченной денежной системѣ, наступили бы весьма не скоро, а, можетъ быть, и вовсе не наступили бы. Противъ невыгодныхъ разсчетныхъ балансовъ надо было все равно бороться всѣми силами, увеличивая производительныя силы, а съ тѣмъ вмѣстѣ вывозъ страны, уменьшая ея заграничную задолженность, сокращая платежи по заграничнымъ займамъ путемъ конверсій, препятствуя заграничному ввозу товаровъ и вывозу русскихъ денегъ туристами, привлекая къ себѣ туристовъ изъ З. Европы и Америки и т. д. И при правильномъ денежномъ обращеніи борьба, конечно, должна была идти успѣшнѣе. Министръ финансовъ отлично это понялъ и не остановился передъ заключеніемъ цѣлаго ряда заграничныхъ займовъ (свыше 1 милліарда рублей) для обезпеченія этимъ путемъ на нѣсколько лѣтъ впередъ нашего разсчетнаго баланса и возстановленія золотого обращенія. Не во всякій моментъ можно было пріобрѣсти путемъ займовъ въ короткій промежутокъ времени *милліардъ рублей*, при томъ въ *наличномъ золотѣ*, часть котораго (и весьма значительная) должна была прилить въ страну въ натурѣ. Такіе моменты надо ловить, ибо они не скоро повторяются, и истинная государственная мудрость состоитъ въ томъ, чтобы воспользоваться подобными обстоятельствами. Сколько такихъ моментовъ было потеряно и у насъ, и заграницей хотя бы, напр., въ цѣляхъ конверсіи старыхъ займовъ или же накопленія металлическихъ запасовъ, которые предохранили бы отъ послѣдующихъ бѣдствій! С. Ю. Витте такой ошибки не сдѣлалъ, и это надо вмѣнить ему въ крупную заслугу. Никогда раньше не стоялъ нашъ госуд. кредитъ такъ высоко, какъ въ 1895—1897 г.г., мы могли уже заключить заемъ изъ 3,24% дѣйствительныхъ, могли свободно помѣщать $3^1/_2$%-ые закл. листы дворянскаго банка по 98 за 100, въ 1897 г. наши 3%-ые фонды расцѣнивались выше 3%-ыхъ фондовъ Германіи, и наше министерство финансовъ сумѣло воспользоваться этимъ обстоятельствомъ: оно конвертировало всѣ наши займы, какіе только было можно, конвертировало цѣлый рядъ частныхъ ипотечныхъ банковъ, конвертировало бумаги ипотечныхъ банковъ казенныхъ, заняло по дешевымъ цѣнамъ деньги для возстановленія размѣна и для сооруженія ж. дорогъ казенныхъ и частныхъ. Со второй половины 1898 г. обстоятельства измѣнились къ худшему, и можно ли было бы думать о преобразованіи денежнаго обращенія, если бы оно не было совершено въ 1896—97 г.г.! Не было бы у насъ и новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, и грознаго новаго военнаго флота, и золотыхъ запасовъ, разсчетный балансъ въ нашу пользу не склонился бы отъ того, что наша валюта осталась бы неупорядоченной, и курсъ рубля

испыталъ бы новыя колебанія въ сторону, главнымъ образомъ, пониженія. Наконецъ достоинство реформы—въ чрезвычайной обезпеченности и прочности размѣна госуд. кред. билетовъ. Въ этомъ отношеніи м-ръ ф-овъ сдѣлалъ рѣшительно всѣ уступки, которыхъ отъ него только требовали: онъ обезпечилъ кред. билеты золотомъ *рубль за рубль*, слѣдовательно устранилъ всѣ возраженія, что заграницей билеты обезпечиваются или золотомъ или вексельнымъ портфелемъ, а иногда и тѣмъ и другимъ, тогда какъ у насъ хотятъ ихъ обезпечить *только* золотомъ въ 1/2 выпуска ихъ (до 1 милліарда рублей), но не вексельнымъ портфелемъ. Необезпеченный золотомъ выпускъ кред. билетовъ объявленъ въ суммѣ только до 300 мил. руб. и исключительно для цѣлей денежнаго обращенія, а отнюдь не надобностей госуд. казначейства. До сихъ поръ однако ниодного такого рубля въ обращеніе выпущено не было, и очевидно этотъ выпускъ отложенъ до болѣе благопріятнаго времени, когда условія денежнаго рынка прійдутъ въ порядокъ и когда установится въ нашу пользу разсчетный балансъ: иначе есть опасность вытѣсненія бумажными деньгами золотыхъ. Самое предоставленіе госуд. банку воспользоваться для своихъ коммерческихъ операцій огромнымъ безпроцентнымъ капиталомъ имѣетъ огромное и важное значеніе въ цѣляхъ воспособленія нашей торговли и промышленности, столь нуждающихся еще въ развитіи. Обезпеченности размѣна этотъ выпускъ непокрытыхъ билетовъ грозить нисколько не можетъ, такъ какъ онъ будетъ произведенъ, конечно, только при благопріятныхъ условіяхъ и подъ обезпеченіе легко реализуемымъ вексельнымъ портфелемъ, и вообще нашему ден. обращенію только въ томъ случаѣ будетъ грозить опасность, если будутъ допущены крупныя ошибки и злоупотребленія со стороны администраціи госуд. банка (чего ожидать почти невозможно), если неизмѣнно въ теченіе длиннаго рода лѣтъ разсчетный балансъ будетъ склоняться не въ нашу пользу въ крупныхъ суммахъ и, наконецъ, если наступятъ такія серьезныя политическія обстоятельства, которыя поставятъ на карту честь и достоинство нашего отечества. Разумная внѣшняя политика—единственный противовѣсъ предполагаемой послѣдней случайности, и м-во ф-овъ наврядъ ли что-нибудь можетъ здѣсь сдѣлать, но во всякомъ случаѣ самыя тяжкія бѣдствія переносятся легче страною, обладающею упорядоченною денежною валютою, нежели съ валютой разстроенной (примѣръ: Россія въ Крымскую кампанію, Франція въ эпоху франко-прусской войны и обратный примѣръ Австрія въ эпоху войнъ 1859 и 1866 г.г. и Россія въ эпоху войны 1877—78 г.г.). Разсчетный же балансъ необходимо обезпечить къ выгодѣ Россіи во всякомъ случаѣ, безъ этого—она вѣчная данница Западной Европы и никогда

не будетъ въ состояніи добиться правильнаго и надлежащаго развитія своихъ экономическихъ силъ и благосостоянія своего населенія.

Таковы в. крупныя достоинства денежной реформы 1896—1898 г.г. Въ чемъ ея недостатки?

Прежде всего въ предоставленіи *серебру* слишкомъ большой роли въ нашей новой денежной системѣ, въ томъ, что валюта наша все-таки не вполнѣ построена на золотомъ *монометаллизмѣ*, а есть обыкновенная «хромая» валюта, какъ и въ другихъ государствахъ Западной Европы и Америки. Отношеніе серебра къ золоту у насъ повышено сравнительно съ другими странами, гдѣ оно составляетъ обыкновенно 1 : 15½—16, въ Австро-Венгріи по новому закону 1 : 18,2; у насъ 1 : 23,2438. Слѣдовательно у насъ процентное отношеніе всего ближе подходитъ къ дѣйствительной цѣнности серебра, но все-таки ей далеко не соотвѣтствуетъ (дѣйствительное отношеніе соотвѣтствуетъ 1 : 30—40), а потому серебряная «полноцѣнная» монета и у насъ призвана играть только роль биллона, но не настоящихъ денегъ. Преимущество серебра передъ кред. билетами только одно—его бо́льшая прочность, недостатокъ—гораздо меньшая портативность и дороговизна. Чтобы купить серебро, надо было израсходовать *золото*, добытое столь дорогою цѣной. На эту покупку было затрачено въ 1895—96 г.г. 31.996.291 р., въ 1897 г. 50.123.739 р. [1]), за 1898 и 1899 г.г.—точныхъ цифръ мы не имѣемъ, такъ какъ ихъ не даетъ госуд. контроль, но косвенныя указанія даютъ возможность предполагать, что этотъ расходъ во всякомъ случаѣ доходилъ до 65 мил. руб., и, слѣд., вся затрата на покупку серебра составляла до 147 мил. р. [2]), на каковую сумму реформа и была удорожена. Продать въ случаѣ нужды это серебро было бы весьма затруднительно, да и какъ его извлечь изъ каналовъ денежнаго обращенія? Но упрекать министерство финансовъ за выпускъ серебра и замѣну имъ кред. билетовъ мелкаго достоинства почти не приходится, такъ какъ, кромѣ проф. Л. В. Ходскаго и А. Н. Гурьева, всѣ оппоненты проэкта денежной реформы ставили

---

[1]) Отч. госуд. контр. за 1896 г. стр. 28 и 1897 г. стр. 25.

[2]) Эти же цифры для 1895—98 г.г. даетъ записка *А. И. Вышеградскаго* (147,7 мил.) о разсчетномъ балансѣ 1896—98 г.г. (Ненапечатано). Тогда прійдется предположить, что въ 1899 г. закупокъ серебра дѣлано не было. Мы о такихъ закупкахъ и не нашли свѣдѣній въ особой канц. по кредитной части. По справкѣ, любезно сообщенной намъ бухгалтеріей кред. канцеляріи, весь расходъ на покупку серебра съ 1895 г. по 1902 г. составилъ 141.503.485 р. Какая цифра вѣрнѣе, не знаемъ. Средняя, цѣна серебра опредѣлилась почти въ 30 пенсовъ за унцію-стандартъ, что, конечно, очень дорого, такъ какъ цѣна унціи-стандартъ серебра въ августѣ 1897 г. падала до 23⁷/₈ пенс. Въ рублѣ серебромъ заключается теперь до 73,47 к. зол. въ новой валютѣ, считая по тѣмъ цѣнамъ, по которымъ серебро было нами куплено въ 1895—1898 г.г. Въ 1900—1901 г.г. средняя цѣна серебра за унцію-стандартъ составляла 32 пенса, или въ рублѣ по 78,9 коп. зол. въ нов. валютѣ.

ему въ упрекъ пренебреженіе къ серебру, требовали чеканки его въ возможно большихъ количествахъ, замѣны имъ кред. мелкихъ знаковъ, указывали на примѣръ западно-европейскихъ державъ и т. д. Забывали только, что серебро это придется купить за счетъ золотыхъ запасовъ, объ удержаніи которыхъ всѣ такъ хлопотали. Министерству же финансовъ очень легко было соблазниться выпускомъ серебра, на которомъ всѣ такъ энергически настаивали: чеканка его давала крупный доходъ на разницѣ между дѣйствительной и нарицательной цѣной серебра, которая могла быть зачислена въ счетъ госуд. доходовъ («монетный доходъ»). И серебро было куплено, и начеканена изъ него монета, и были изъяты изъ обращенія мелкіе кред. билеты, и казна получила доходъ: въ 1896 г.—10.469.094 р., въ 1897 г.—16.242.540 р., въ 1898 г.—11.745.840 р., въ 1899 г.—12.029.077 р. [1]), въ 1900 г.—925.409 р. [2]), итого 51.411.960 р. Но свыше 140 мил. руб. нашихъ золотыхъ запасовъ безвозвратно ушли заграницу, и выиграло ли отъ этого наше денежное обращеніе, его прочность и удобства, сильно сомнѣваемся. Начеканено было въ 1894—1900 г.г., по даннымъ *Bulletin Russe* 1901 A, стр. 72—75 полнопробной серебряной монеты на Петербургскомъ монетномъ дворѣ на 95.105.487 р., на Парижскомъ и Брюссельскомъ на 97.500.000 р., итого 192.605.487 р., а, какъ закупка серебра обошлась по оффиц. даннымъ (предыдущая стр. прим. 2) въ 141.503.485 р. то прибыль госуд. казначейства составила даже только 51.102.000 руб. не считая расходовъ по чеканкѣ. Въ счетъ 223,4 мил. руб. находящагося въ обращеніи серебра, исчисляемаго

---

[1]) Объяснит. зап. къ отч. госуд. контр. за 1896 г. стр. 28; за 1897 г., стр. 25; 1898 г. стр. 27; 1899 г. стр. 32. *Правит. Вѣстн.* 1901 г. № 273. Цитируемъ по *Правит. Вѣстн.*, такъ какъ не имѣемъ сейчасъ подъ руками подлиннаго отчета госуд. контроля за 1900 г. Означенный отчетъ вышелъ въ свѣтъ еще въ началѣ декабря 1901 г., но не былъ присланъ ни въ Харьковскій университетъ, ни лично автору настоящаго труда, какъ это практиковалось въ прежнее время. Просьбы библіотеки и юридич. кабинета университета о высылкѣ отчета не только не были удовлетворены контролемъ, но даже и вовсе оставлены безъ отвѣта. Въ такомъ же положеніи находится и Московскій университетъ, тогда какъ Кіевскому отчетъ присланъ былъ еще 8 дек. 1901 г. *Отчеты госуд. контролера* послѣднее время и вовсе не высылаются университетамъ, хотя послѣдніе и пользуются по закону правомъ полученія изданій непредназначенныхъ для опубликованія. Автору настоящаго труда для полученія указанныхъ изданій остается одинъ путь: безпокоить личною просьбою самаго г. Государственнаго Контролера въ надеждѣ на его просвѣщенное содѣйствіе дѣятелямъ науки.

[2]) Правильнѣе было бы этотъ доходъ занести въ счетъ доходовъ *чрезвычайныхъ*, ибо это поступленіе въ сущности есть поступленіе по *кредитной* операціи, такой же заемъ, какъ и выпускъ бумажныхъ денегъ, и весь полученный доходъ не мѣшало бы заносить въ счетъ госуд. долговъ, какъ практиковалось для кред. билетовъ. Самъ м-ръ ф-овъ въ своихъ представленіяхъ объ исправленіи денежной реформы разницу между дѣйствительной и нарицательной цѣной серебряной монеты считалъ *долгомъ* для правительствъ западно-европейскихъ государствъ. Такую же точку зрѣнія защищалъ и оффиціальный органъ м-ва ф-овъ.

м-омъ ф-овъ во Всеподданнѣйшемъ докладѣ на 1902 годъ, находится очевидно, и серебро, начеканенное до 1894 г., иначе прибыли государственнаго казначейства отъ чеканки серебряной монеты дошли бы до 81.896.515 руб. Конечно, не слѣдуетъ преувеличивать невыгоды введенія въ обращеніе серебряной монеты: мы просто заплатили большія деньги за честь и удовольствіе имѣть точно такое же денежное обращеніе, какъ и повсюду въ Европѣ, какъ рекомендуютъ его большинство экономистовъ, повторяя то, что сказалъ о деньгахъ и о банковыхъ билетахъ въ 1776 г. еще Адамъ Смитъ, но забывая, что онъ говорилъ о желательности обращенія не металлическихъ, а именно бумажныхъ денегъ, еслибы ихъ съ довѣріемъ принимало населеніе. Въ Европѣ серебро въ качествѣ мелкой монеты накопилось вѣками и вошло въ плоть и кровь привычекъ ея населенія, а мы *сразу* заняли въ той же Европѣ золото, пріобрѣли на мѣстѣ же большія количества бѣлаго металла, который тамъ не знаютъ куда дѣвать, спѣшно начеканили въ Парижѣ и Брюсселѣ серебряную монету и, вопреки желанію населенія, не взирая на его протесты, заполнили ею каналы денежнаго обращенія. Считая только по 4% на затраченный капиталъ, мы ежегодно платимъ и будемъ платить золотомъ 6 мил. руб. за удовольствіе, вмѣсто удобныхъ бумажекъ, носить въ карманахъ громоздкое серебро. Другой серьезный недостатокъ реформы—это ея чрезвычайная дорогобизна. Кромѣ 150 мил. руб., затраченныхъ на покупку серебра и чеканку изъ него монеты, было на 1068 мил. руб. пріобрѣтено золота, т. е. всего было, такъ сказать, затрачено на реформу свыше 1.200 мил. руб. Считая на эту сумму только по 4%, получимъ свыше 48 мил. руб. ежегоднаго государственнаго расхода за обладаніе правильнымъ денежнымъ обращеніемъ. На всю эту сумму могла бы быть сокращена наша госуд. задолженность, а съ тѣмъ вмѣстѣ улучшено состояніе нашего международнаго разсчетнаго баланса. Правда *спеціальными* въ цѣляхъ урегулированія валюты займами было добыто только около 210 мил. руб., а остальное золото куплено за счетъ наличности госуд. казначейства, накопленной частью вслѣдствіе превышенія госуд. доходовъ надъ расходами, а частью просто новыми выпусками кред. билетовъ, но самая возможность *купить* золото была обусловлена единственно реализацей на громадную сумму новыхъ заграничныхъ займовъ и продажей заграницу же облигацій прежнихъ нашихъ займовъ. Главнымъ образомъ полученныя по займамъ суммы были израсходованы на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, носили, такъ сказать, производительный характеръ и способствовали оживленію торгово-промышленной дѣятельности страны. Но строить желѣзныя дороги можно было безъ

особыхъ затрудненій и за счетъ займовъ *внутреннихъ*, такъ какъ мы уже имѣли достаточное количество заводовъ внутри страны, которые изготовляли всѣ необходимыя принадлежности для постройки и оборудованія ж. дорогъ. И если мы занимали деньги именно *заграницей*, то потому лишь, что имѣлось въ виду не только соорудить дороги, но и возстановить въ странѣ металлическое денежное обращеніе. Колоссальный приливъ изъ заграницы капиталовъ (надо добавить еще приливъ ихъ и въ частныя предпріятія, безъ участія казны), какъ мы уже замѣтили выше, обусловилъ огромный ростъ государственныхъ доходовъ, давшій возможность накопить свободную наличность, изъ которой былъ уплоченъ госуд. банку долгъ по выпуску кред. билетовъ, и обусловившій продолженіе цвѣтущаго состоянія нашихъ финансовъ, достигнутаго при Вышнеградскомъ. Политика нынѣшняго м-ра ф-овъ совершенно была аналогична съ политикой М. Х. Рейтерна въ 1868—1875 г.г., которая также увѣнчалась успѣхомъ, и результаты которой были бы блестящими, если бы не злосчастная турецкая война. М. Х. Рейтернъ обратился также на путь заключенія внѣшнихъ металлическихъ займовъ съ цѣлью *сооруженія жел. дорогъ*, добился этимъ путемъ благопріятнаго для насъ разсчетнаго баланса, на 253% увеличилъ размѣнный фондъ, поднялъ курсъ кред. билетовъ съ устраненіемъ большихъ его колебаній, добился исчезновенія изъ нашего бюджета хроническихъ дефицитовъ, вмѣсто которыхъ появились доволно крупные остатки, и, конечно, не будь войны, возстановилъ бы размѣнъ кред. билетовъ по курсу al pari. Но такого рода политика обходится все-таки государству не дешево: это путь усиленнаго ненормально—быстраго развитія страны съ помощью чужихъ средствъ (капиталовъ, а отчасти и знаній). Конечно, постепенное собственное развитіе, работа за счетъ накопленныхъ своимъ трудомъ капиталовъ обходится и дешевле и оказывается прочнѣе. Но время не ждетъ, жизнь идетъ на полныхъ парахъ, мы и безъ того во всемъ отстали отъ западныхъ народовъ, и ѣдучи тихо, далеко не уѣдешь, вопреки нашей поговоркѣ. Жить приходится ускореннымъ темпомъ и поневолѣ прибѣгать къ услугамъ иностранцевъ. Это путь, предначертанный еще Петромъ Великимъ. Поэтому наврядъ ли можно ставить въ упрекъ М. Х. Рейтерну или С. Ю Витте, что они, вѣря въ дремлющія производительныя силы Россіи, пытались оживить ихъ искусственными средствами, не слѣдуя примѣру своего осторожнаго предшественника гр. Канкрина, который предпочиталъ предоставить это развитіе естественному теченію и также добился хорошихъ результатовъ безъ привлеченія заграничныхъ капиталовъ. Его денежная реформа была по истинѣ необыкновенно *дешевой* реформой для государствен-

наго казначейства, которое въ размѣнный фондъ передало всего 14½ мил. р. [1]), такъ какъ всю необходимую для возстановленія въ странѣ металлическаго денежнаго обращенія сумму накопило само общество вслѣдствіе постояннаго прилива въ страну денегъ изъ-заграницы по разсчетному, неизмѣнно для насъ выгодному, балансу въ теченіе болѣе 20 лѣтъ. Но въ то время жизнь не текла такъ быстро, какъ теперь и не такъ быстро по пути экономическаго и умственнаго прогресса обгоняли насъ западные народы. Не слѣдуетъ забывать, напр., что въ то время способы обработки земли у насъ и у американцевъ были сов. одинаковы, да и на Западѣ Европы они не далеко еще ушли отъ нашихъ. Когда послѣ гр. Канкрина мы вздумали придерживаться прежней политики, а западные народы быстро двинулись впередъ, результатомъ была Крымская война со всѣми ея плачевными для насъ послѣдствіями, такъ что *теперь* ожиданіе естественнаго развитія экономическихъ силъ страны безъ принятія искусственныхъ мѣръ наврядъ ли привело бы къ хорошимъ результатамъ. Нынѣшній министръ финансовъ предпочелъ не ожидать, пока народъ постепенно самъ скопитъ необходимые запасы золота, а, воспользовавшись благопріятнымъ моментомъ, *занять* ихъ заграницею изъ недорогого по нашимъ условіямъ процента, соорудить новыя желѣзныя дороги и возстановить правильное денежное обращеніе. На сколько же увеличилась наша заграничная задолженность въ министерство С. Ю. Витте по 1900 г., т. е. къ моменту окончательнаго разсчета по выпуску кред. билетовъ? Къ 1893 г. государственные и государствомъ гарантированные долги составляли по даннымъ кредит. канцеляріи сумму 6.090.321.287 руб. въ нов. вал., изъ которыхъ находилось въ наличности въ государственныхъ и частныхъ учрежденіяхъ до 2.242.751.176 р., а остальные, слѣдовательно, 3.847.570.110 р. были размѣщены заграницей. На 1 янв. 1900 г. по даннымъ той же канцеляріи изъ суммъ всѣхъ находящихся въ обращеніи государственныхъ и государствомъ гарантированныхъ бумагъ (на сумму 7.859.605.816 р.) въ наличности находилось на 3.018.095.658 р., заграницею же до 4.841.510.158 руб., болѣе противъ 1893 г. на 993.940.048 р. [2]). Конечно эти цифры только приблизительныя, такъ какъ дов. значительная часть проц. бумагъ хранится нашими капиталистами у себя дома. Но въ подсчетахъ кред. канцеляріи нѣтъ

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 148—149.

[2]) На 1 янв. 1901 г. сумма всѣхъ бумагъ находящихся въ обращеніи, исчислялась въ 7.987.177.723 р., въ наличности же находилось на 3.212.037.529 р., заграницею, слѣд., до 4.775.140.194 р. менѣе на 66.369.964 р. противъ предыдущаго года,—результатъ прилива къ намъ нашихъ бумагъ за счетъ наличныхъ золотыхъ запасовъ, которые въ 1900 г. потерпѣли значительный ущербъ.

мѣста (о чемъ слѣдуетъ очень пожалѣть) свѣдѣніямъ о займахъ нашихъ городовъ, ипотечныхъ банковъ, негарантированныхъ жел. д. акціяхъ и объ акціяхъ частныхъ промышленныхъ предпріятій, среди которыхъ множество иностранныхъ, возникшихъ преимущественно именно въ министерство С. Ю. Витте. Этого рода задолженность страны мы не вводимъ въ подсчетъ, и, слѣд., если даже допустить, что цифра проц. бумагъ, хранящихся нашими капиталистами у себя дома, весьма велика, то все же возрастаніе нашей заграничной задолженности за 1893—1899 г.г. въ цифрѣ *до 1000 мил. р.* не представляется преувеличеннымъ. Считая въ среднемъ только по 4% на эту сумму, получимъ ежегодный расходъ *до 40 мил. р.*. Эта цифра также даетъ понятіе о стоимости для насъ правильнаго денежнаго обращенія. Но какъ ни дорого обошлась денежная реформа, мы платимъ заграничнымъ капиталистамъ не даромъ: во первыхъ мы получили въ распоряженіе огромный вполнѣ реальный капиталъ въ золотѣ, который находится теперь частью въ госуд. банкѣ, частью въ народномъ обращеніи, а во вторыхъ этотъ капиталъ можно уже считать использованнымъ съ производительными цѣлями (на сооруженіе жел. дорогъ, отчасти на выдачу ссудъ подъ залогъ земельной собственности, отчасти на оживленіе туземной обработывающей промышленности), капиталъ этотъ, слѣдовательно, даетъ уже процентъ (въ какомъ размѣрѣ, мы попытаемся опредѣлить въ другомъ мѣстѣ, когда коснемся нашего желѣзнодорожнаго дѣла и государственнаго ипотечнаго кредита), самъ себя до изв. степени окупаетъ, и поэтому не слѣдуетъ преувеличивать дороговизны денежной реформы: средства для нея гораздо были искуснѣе пріобрѣтены, нежели, напр., въ Италіи въ 1883 г., Австро-Венгріи въ 1890-ыхъ годахъ и Японіи въ 1897 г.г., которыя добыли необходимое имъ золото также путемъ внѣшнихъ заграничныхъ займовъ, но займовъ, не имѣвшихъ цѣлью какое-либо *постороннее* реформѣ помѣщеніе (напр., сооруженіе ж. дорогъ), какъ это было у насъ. Поэтому-то, можетъ быть, въ Италіи реформа такъ быстро потерпѣла неудачу, въ АвстроВенгріи и до сихъ поръ остается незаконченной, а въ Японіи, если вѣрить газетнымъ извѣстіямъ, находится на краю гибели.

Еще одинъ недостатокъ денежнаго нашего преобразованія состоитъ въ чрезвычайномъ расточеніи золотого фонда. Это расточеніе началось еще до регулированія валюты, съ момента разрѣшенія сдѣлокъ на золотую валюту: министерство финансовъ не остановилось даже передъ выпускомъ въ обращеніе имперіальной монеты съ надписями, не соотвѣтствующими той цѣнѣ, по которой производился пріемъ ихъ въ правит. кассы и объявлена была покупка и продажа госуд. банкомъ. Къ 1 янв. 1901 г. было уже выпущено въ обра-

щеніе золотой монеты на 684½ мил. руб. [1]), тогда какъ въ кассахъ госуд. банка зачѣмъ-то хранилось почти на 78 мил. кред. рублей, количество которыхъ въ обращеніи сократилось до 552 мил. руб. Министерство финансовъ какъ бы хотѣло кому-то *доказать*, что въ его распоряженіи имѣются *свободные* запасы золота, которое можно пустить въ обращеніе, но въ этомъ наврядъ ли кто сомнѣвался, такъ какъ масса публики вполнѣ довѣряя правительству, вовсе не предъявляла своихъ кред. билетовъ къ размѣну, и изъятіе послѣднихъ изъ обращенія происходило такимъ образомъ, что правительство, получая налоги въ кред. билетахъ, передавало послѣдніе для обмѣна и къ уничтоженію въ госуд. банкъ, а само производило свои платежи золотомъ. Мы уже указывали, что современная тенденція денежнаго обращенія, наоборотъ, состоитъ въ сосредоточеніи золотыхъ запасовъ въ центральныхъ банкахъ и въ выпускѣ въ обращеніе банковыхъ билетовъ, чѣмъ объясняется накопленіе въ западноевропейскихъ банкахъ золота въ количествѣ, значительно превышающемъ законное обезпеченіе ихъ билетовъ, а иногда превышающемъ даже и самый выпускъ таковыхъ. Золотые запасы банковъ служатъ теперь резервнымъ фондомъ каждаго государства на случай всегда возможной грандіозной войны, столь дорогой и рискованой въ наше время,—они же служатъ и для регулированія денежнаго обращенія въ странѣ. У насъ забывали еще, что населеніе очень быстро привыкаетъ къ металлическимъ деньгамъ и отвыкаетъ отъ бумажныхъ, привычка къ которымъ, напротивъ, усваивается въ очень долгіе промежутки времени. Такъ было и у насъ: сперва золото и серебро встрѣчено было отъ непривычки къ нимъ весьма недружелюбно, но затѣмъ съ появленіемъ 5 и 10 рублевой монеты и съ изъятіемъ кред. билетовъ 1, 3, 5 и 10 рублеваго достоинствъ всѣ такъ быстро приспособились къ ношенію новыхъ денегъ и обращенію съ ними, что, когда снова выпущены были трехрублевые билеты, изъятые было изъ обращенія, то, хотя публика безъ этихъ билетовъ, особенно первое время, обходилась съ большими неудобствами, они были встрѣчены съ крайнимъ недоумѣніемъ, почти разочарованіемъ: такъ быстро отъ нихъ отвыкли. Этого мало, съ появленіемъ трехрублевокъ заговорили о *неудачѣ* реформы, объ исчезновеніи у правительства запасовъ звонкой монеты. Что же касается до немногихъ остающихся въ обращеніи пяти—и десятирублевокъ, не говоря уже о рублевкахъ, то многіе принимаютъ ихъ съ большою неохотою, сомнѣваясь въ законности обращенія подобныхъ бумажекъ, на которые смотрятъ, какъ на совершенно незнакомыя. И это только три года спустя послѣ введенія металлическаго обращенія! Что же будетъ дальше?

[1]) Вѣст. фин. 1901 г. № 1 стр. 6.

Затѣмъ усиленное введеніе въ обращеніе звонкой монеты породило у насъ необыкновенное развитіе ея поддѣлки. Въ *массѣ* сбытъ поддѣльной монеты, конечно, довольно затруднителенъ, такъ какъ ее можно принимать по вѣсу, и ничто не мѣшаетъ всякому сколько-нибудь крупному магазину завести необходимые для этого вѣсы, какъ имѣютъ ихъ всѣ кред. учрежденія, правительственныя и частныя; но сбытъ поддѣльныхъ монетъ въ небольшихъ количествахъ совершенно обезпеченъ и не встрѣчаетъ никакихъ препятствій, ибо по внѣшнему виду поддѣлать монету ничего не стоитъ (это далеко не то, что поддѣлка кред. билетовъ, требующая большого искусства) и различаютъ ее отъ настоящей только по *звону* и въ лучшемъ случаѣ химической пробой. Но такъ какъ звонъ золотой монеты отъ серебряной отличается весьма мало, (а золотая реакція получается при пробѣ и золоченой монеты), то *позолоченая монета изъ серебра* всегда можетъ сойти за золотую, и, конечно, находится въ огромномъ распространеніи уже и сейчасъ. Попадаются только поддѣлки вполнѣ примитивныя, въ родѣ стеклянныхъ или оловянныхъ серебряныхъ рублей или же бронзовыхъ золотыхъ монетъ и вызолоченныхъ четвертаковъ, на которыхъ поддѣлыватели измѣняютъ лишь цыфру «25» на «10» и сбываютъ ихъ за 10 рублевыя золотыя монеты среди безграмотныхъ крестьянъ, не потрудившись даже переправить надпись «копѣекъ» на «рублей». Однако и такіе позолоченые четвертаки распространены на столько, что правительство уже рѣшило вовсе изъять изъ обращенія эту монету. Сколько же, значитъ распространено *хорошо* поддѣланной монеты, изъ золота низкой пробы или изъ хорошо вызолоченнаго серебра! Послѣднее время обращено вниманіе на охотное пріобрѣтеніе *китайцами* нашихъ кред. билетовъ въ обмѣнъ на серебряные рубли, при чемъ китайцы за рубль кредит. даютъ *значительно больше* въ серебрѣ. Очевидно, китайцы изготовляютъ изъ своего серебра *настоящіе* полнопробные рубли, обходящіеся имъ около 70 к. зол., и обмѣнявъ ихъ на кредитки, получаютъ за 70—80 к. зол.—1 руб. зол.,—выгода несомнѣнная. Въ виду затруднительнаго полученія серебра изъ заграницы *туземные* поддѣлыватели (особенно мелкіе) были бы стѣснены въ полученіи матеріала для своей преступной дѣятельности если бы имъ не дало его само правительство въ видѣ огромнаго количества выпущенной въ обращеніе высоко-пробной серебряной монеты. При болѣе осторожномъ обращеніи съ благородными металлами, сохраняя ихъ въ банкѣ и оставивъ въ обращеніи среди населенія размѣнные кред. билеты, правительство обезпечило бы его гораздо въ болѣе значительной степени, чѣмъ теперь, отъ поддѣланныхъ денежныхъ знаковъ.

Недостаткомъ реформы было также введеніе ея по частямъ, а не однимъ цѣльнымъ законодательнымъ актомъ. Реформа началась съ воспрещенія частнымъ лицамъ чеканки серебра и съ разрѣшенія сдѣлокъ на золотую валюту, т. е. *юридически* окончательно введена была валюта *кредитная*, но на ряду съ кред. билетами стали выпускать и *заставлять принимать* серебряную монету, такъ какъ всѣ сдѣлки должны были по прежнему заключаться въ *серебряной* монетѣ. Этого мало: Выс. указомъ 3 янв., 29 авг. и 14 ноября 1897 г. переходъ къ *золотой* валютѣ былъ установленъ окончательно, хожденіе кред. билетовъ было объявлено на равнѣ съ *золотой* монетой, а между тѣмъ въ законѣ осталось еще прежнее правило объ обязательности заключенія сдѣлокъ въ *серебряной* монетѣ, и *такъ всѣ сдѣлки и писались на серебро* («столько-то руб. сер.»), и серебряная монета въ неограниченномъ количествѣ продолжала обращаться, пока Высоч. указомъ 27 марта 1898 г. такому порядку вещей не былъ положенъ предѣлъ. На счетъ выпуска и уничтоженія кред. билетовъ не было установлено никакихъ правилъ (хотя цѣлый рядъ ихъ былъ помѣщенъ въ законопроэктѣ), не было выяснено юридическое положеніе кред. билетовъ по отношенію къ золотой монетѣ (т. е. обладаютъ ли они принудительнымъ или только законнымъ курсомъ), не установлено въ законодательномъ порядкѣ правилъ относительно организаціи госуд. банкомъ размѣнной операціи и разсчета по долгу госуд. казначейства госуд. банку, который былъ сокращенъ на цѣлую треть простымъ распоряженіемъ министра финансовъ и т. д Все это породило очень много недоразумѣній (напр. нотаріусы отказывались свидѣтельствовать документы, на которыхъ валюта не была означена на серебро, другіе, напротивъ, не признавали документовъ съ надписью «руб. зол.», да и какъ было признавать, когда въ обращеніи находились золотыя монеты съ одинаковою совершеною надписью и разной цѣнностью?) и можетъ породить ихъ еще въ будущемъ. Остается пожалѣть, что Госуд. Совѣтъ своимъ противодѣйствіемъ заставилъ м-ра ф-овъ идти другими путями, нежели предполагалось идти раньше и тѣмъ лишилъ страну юридически правильной и полно разработанной реформы. Наиболѣе существенная часть ея отъ этого конечно, не пострадала, но подробности проиграли очень много. На разные техническіе недостатки реформы указано нами уже выше: не слѣдовало предварительно выпускать въ обращеніе золотой монеты стараго чекана, а если уже выпускать, то—безъ обозначенія на рубли, но просто, какъ имперіалы и полуимперіалы; новую золотую монету 10-рублеваго достоинства слѣдовало бы также выпускать безъ обозначенія на рубли, а дать ей особое наименованіе, не слѣдовало

извлекать изъ обращенія кред. билетовъ мелкихъ достоинствъ, можно было допустить на небольшія суммы размѣнъ серебра на кред. билеты или на золото, обязательный пріемъ серебр. монеты частными лицами изъ казначейства достаточно было ограничить 5—10 рублевымъ предѣломъ, новаго образца кред. билеты слѣдовало бы выпускать подъ названіемъ билетовъ госуд. банка, пожалуй не слѣдовало бы извлекать изъ обращенія и прекращать чеканку имперіальной и полуимперіальной монеты (15 р. и 7 р. 50 к.), къ которой пріурочена была Высоч. указами 3 янв., 29 авг. и 14 ноября 1897 г. и новая счетная единица, и новая (5 рублевая) золотая монета, и надписи на кред. билетахъ, и разсчетъ по всѣмъ госуд. и частнымъ обязательствамъ, заключеннымъ въ прежнее время въ кред. (1 р.=$^1/_{15}$ имперіалъ) и золотой (1 р.=$^1/_{10}$ импер.) валютахъ, и которая пріурочена была закономъ 17 декабря 1885 г. къ монетѣ латинскаго союза, почему заграницей имперіальную и полуимперіальную монету принимаютъ безъ учета а новую 5-ти и 10-ти рублевую—съ довольно серьезномъ учетомъ, что причиняетъ всѣмъ русскимъ заграницей большіе убытки на промѣнѣ.

Наконецъ недостатокъ, и при томъ наиболѣе крупный, реформы является окончательное введеніе ея при недостаточно обезпеченномъ для насъ активномъ разсчетомъ балансѣ. Мы указывали выше, что гораздо было бы осторожнѣе вслѣдствіе безусловно неблагопріятнаго для насъ международнаго баланса, начиная съ 1892 г., ограничиться только регулированіемъ валюты (фиксированьемъ курса) и допущеніемъ свободнаго обращенія золотыхъ имперіаловъ и полуимперіаловъ (безъ обозначенія ихъ достоинства въ рубляхъ) по *узаконенному* курсу (т. е. съ обязательностью пріема частными лицами и казною золотой монеты по этому курсу), отложивъ окончательное завершеніе реформы до болѣе благопріятнаго времени. Министерство финансовъ также заявляло, что *неосторожно* предпринимать денежную реформу при *неблагопріятномъ* балансѣ, но оно настаивало сперва, что балансъ для насъ *благопріятенъ*, а затѣмъ, хотя и согласилось, что онъ въ послѣдніе годы сталъ неблагопріятнымъ, но утверждало, что это явленіе временное и исключительное, и балансъ долженъ въ будущемъ снова, какъ и въ 1888—1891 гг. стать для насъ активнымъ. Ближайшее будущее показало однако, что м-ръ ф-овъ безусловно ошибался, что балансъ не только для насъ не улучшился, но даже ухудшился, сталъ еще болѣе пассивнымъ вслѣдствіе увеличенія нашей задолженности (заграницей количество нашихъ займовъ возрасло до 5 милліардовъ рублей, съ уплатой по нимъ болѣе 200 мил. руб. ежегодно) и вслѣдствіе ухудшенія нашего *торговаго* баланса (въ 1897 г. вывозъ

превышалъ ввозъ на 195.697 т. р., въ 1898 г. на 146.882 т. р., въ 1899 г. на 7,221 *мил.* руб., въ 1900 г. на 116.056 т. р.) [1]) на столько, что превышенія нашего вывоза надъ ввозомъ совершенно не было достаточно для покрытія нашихъ заграничныхъ платежей по займамъ, по расходамъ путешественниковъ, по заграничнымъ нашимъ заказамъ, по военнымъ расходамъ въ Китаѣ и т. д. Улучшенія нельзя ожидать и дальше, такъ какъ всюду разразился денежный кризисъ, разразился у насъ и въ Германіи кризисъ промышленный, нельзя разсчитывать на притокъ иностранныхъ капиталовъ, торговые договоры препятствуютъ усиленію таможенныхъ пошлинъ на заграничные товары, а слѣдующіе у насъ одинъ за однимъ неурожаи не даютъ возможности надѣяться на усиленіе вывоза.

М. Э. ГИЛЬЧЕР.

Наша денежная реформа не явилась результатомъ такого подъема экономическихъ силъ страны, который повелъ бы къ установленію выгоднаго для нея международнаго баланса, благодаря чему послѣдовалъ бы сперва приливъ въ страну ея старыхъ долговыхъ обязательствъ, размѣщенныхъ заграницей, а затѣмъ поднятіе курса ея бумажныхъ денегъ и приливъ въ страну звонкой монеты, какъ это было въ Англіи послѣ 1815 г., во Франціи послѣ 1849 и 1870—71 г.г., въ Америкѣ послѣ 1865 г. Не была она и искусственнымъ завершеніемъ уже установившагося порядка вещей, какъ было у насъ при гр. Канкринѣ. Наша денежная реформа 1896—98 г.г. была результатомъ цѣлаго ряда *искусственныхъ* мѣропріятій, она была дѣломъ финансовой техники, и, конечно, тѣмъ труднѣе было ее провести, тѣмъ больше чести иниціаторамъ реформы, не во власти которыхъ, къ сожалѣнію, было такое поднятіе производительныхъ силъ нашего отечества, при которомъ денежное обращеніе пришло бы въ порядокъ само собою и не потребовало бы сложныхъ финансовыхъ операцій. Сравнивать наше денежное преобразованіе 1896—98 г.г. всего правильнѣе съ регулированіемъ валюты въ Австро-Венгріи въ 1892 г., въ Индіи въ 1893 г., Чили въ 1895 г., въ Японіи въ 1897 г., Аргентинѣ въ 1900 г. и Перу 1901 г., такъ какъ во всѣхъ этихъ государствахъ былъ произведенъ переходъ къ золотой валютѣ на началахъ той или иной фиксаціи къ ней бумажныхъ или серебряныхъ денегъ. Времени прошло впрочемъ такъ еще мало съ момента регулированія валюты въ этихъ странахъ, что никакихъ выводовъ о прочности таковаго еще сдѣлать нельзя. Австро-Венгерскій законъ 1892 г. отличался необыкновенною осторожностью. Была установлена новая монетная счетная золотая единица—крона съ чеканкой золотыхъ 20 (вѣсомъ въ 6,09756 гр. чистаго золота) и

---

[1]) Вѣстн. фин. 1901 г. № 15, стр. 118.

10 кроновыхъ монетъ. Серебряныя кроны были признаны только размѣнной монетой, обязательной къ пріему лишь до 50 кронъ въ одинъ платежъ, прежніе серебряные гульдены были приравнены двумъ новымъ кронамъ, бумажные гульдены одной кронѣ 68 геллерамъ зол. (фиксація къ золоту, слѣдов., 84:100), а золотые гульдены—42 гульд. за 100 кронъ. На эту новую валюту было разрѣшено заключать сдѣлки и платить золотомъ въ кронахъ по всѣмъ прежнимъ долгамъ, сдѣланнымъ въ бумажныхъ (серебряныхъ) гульденахъ. Австро-Венгерскій банкъ былъ ограниченъ въ своемъ правѣ выпуска непокрытыхъ билетовъ до 200 мил. гульд., свыше котораго долженъ онъ по примѣру германскаго имперскаго банка платить 5% налога. Правительство принимало на себя обязанность обмѣнять бумажныя деньги (Staatsnoten) на золото, всего на сумму 312 мил. гульд., для чего требовалось 261 мил. гульд. золотомъ, которое имѣлось въ виду добыть займами заграницей, а средства для оплаты этихъ займовъ получить путемъ конверсіи старыхъ заграничныхъ займовъ. Новой серебряной монеты правительство получило право выпустить только на 200 мил. кронъ. Но никакихъ прямыхъ обязательствъ по возстановленію размѣна правительство на себя не приняло: оно оградило только курсъ бум. денегъ отъ дальнѣйшаго его повышенія, но нисколько не оградило его отъ пониженія, которое онъ время отъ времени и испытываетъ. Внѣшніе займы удалось реализовать на достаточно выгодныхъ условіяхъ, какъ равно произвести и конверсію старыхъ займовъ, удалось выкупить и бумажныя деньги на сумму до 200 мил. гульд. уже къ 1896 г. (часть этихъ бум. денегъ была замѣнена новыми серебряными кронами, билеты въ 1 гульденъ всѣ были изъяты безъ остатка), и банкъ былъ снабженъ золотомъ на 288.994.993 гульд. и серебромъ на 128.587.799 гульд. при билетномъ обращеніи въ 577.477.490 гульд. и при 112. мил. гульд. бумажныхъ госуд. денегъ [1]). Въ концѣ 1897 г. золотые запасы банка достигли 364 мил. гульд., а въ обоихъ казначействахъ—146 мил. гульд., количество непокрытыхъ банкомъ доходило до 213 мил. гульд. [2]). Госуд. кред. билеты 5 гульд. достоинства на сумму 64 мил. кронъ (112 мил. гульд.=224 мил. кр.) были обмѣнены на серебряныя 5-кроновыя монеты, *обезпеченныя особымъ золотымъ фондомъ*. Къ 1901 г. уже было начеканено золотыхъ монетъ до 500 мил. кронъ, но въ обращеніе таковыя и до сихъ поръ не выпущены. Оно по прежнему состоитъ [3]) изъ банковыхъ билетовъ (въ 1900 году до

---

[1]) *Крамаржъ* Цит. ст., стр. 80.

[2]) *Оттомаръ Гаунтъ*: Денежное обращеніе, Рус. эк. обозр. 1898 г. № 2, стр. 17.

[3]) Вѣст. фин. 1900 г. № 40, стр. 35.

1.490 мил. кр.), госуд. бум. денегъ (160 мил. кронъ) и серебра (свыше 230 мил. кр.), золота въ обращеніи совершенно не видно, населеніе никакъ не можетъ пріучится считать на кроны. Въ 1901 г. рѣшено постепенно замѣнить 5-гульд. госуд. билеты 10 кроновыми банковыми билетами съ обезпеченіемъ ихъ особымъ правительственнымъ фондомъ въ 160 мил. кр. и съ передачей всей размѣнной операціи вообще въ руки Австро-Венгерскаго банка (раньше эта обязанность лежала на правительств. кассахъ). Такимъ образомъ реформа и до сихъ поръ не завершена. Размѣнъ банковыхъ билетовъ до сихъ поръ не обязателенъ, хотя факультативные платежи золотомъ съ 1901 г. Австро-Венгерскимъ банкомъ и возобновлены. Притокъ золота въ страну послѣднее время очень усилился, но исключительно *за счетъ займовъ*. Такое положеніе навряд ли можно признать вполнѣ нормальнымъ, и оно показываетъ отсутствіе для Австро-Венгріи выгоднаго платежнаго баланса, но, такъ какъ вексельные курсы складываются достаточно благопріятно для этой страны, то надо предположить, что ея международный балансъ все-таки нейтральный въ общемъ, а не пассивный. Регулированіе валюты во всякомъ случаѣ принесло ту пользу, что устранило колебаніе курса бум. денегъ, хотя полнаго обезпеченія таковаго, конечно, нѣтъ. За то сохранены всѣ золотые запасы, пріобрѣтенные главнымъ образомъ путемъ займовъ, а не продажей кред. билетовъ, какъ это въ значительной степени практиковалось у насъ при Вышнеградскомъ и въ началѣ нынѣшняго министерства. Впрочемъ золотые запасы Австро-Венгріи были накоплены въ количествѣ втрое почти меньшемъ, чѣмъ у насъ.

Реформа денежнаго преобразованія въ *Индіи* далеко не можетъ считаться законченной, и его положеніе въ этой странѣ нормальнымъ быть признано не можетъ. Какъ извѣстно здѣсь издавна господствовала серебряная валюта, и естественно, что при свободѣ чеканки серебра колебанія валюты достигали огромныхъ размѣровъ, не давая серебряному обращенію никакого преимущества передъ бумажнымъ. Въ 1893 г. монетные дворы Индіи были закрыты для чеканки серебра, и было рѣшено, что правительство будетъ пріобрѣтать рупіи по опредѣленной цѣнѣ 16,16 пенсовъ за рупію (т. е. въ отношеніи золота къ серебру какъ 1:21,9) черезъ Англійскій банкъ. Этимъ путемъ какъ бы хотѣли фиксировать курсъ серебряныхъ рупій на золото, установивъ одновременно высокую пошлину на привозимое въ Индію серебро (во избѣжаніе чеканки высокопробной серебряной монеты частными лицами). Законъ этотъ однако не принятъ, и цѣна рупіи продолжаетъ колебаться. Бумажныя деньги (банкноты) Индіи размѣнны также на серебро. Не можетъ быть сомнѣнія въ томъ,

что реформа денежнаго обращенія въ Индіи состоится на тѣхъ же началахъ, какъ и у насъ: именно сперва будутъ пріобрѣтены золотые запасы, затѣмъ допущены сдѣлки на золотую валюту (о чемъ давно уже хлопочутъ англійскіе капиталисты, не могущіе вести въ Индіи дѣла въ такомъ размѣрѣ, въ какомъ желали бы именно вслѣдствіе отсутствія тамъ въ обращеніи золота) и, наконецъ, бумажныя деньги, а въ извѣстной части и серебряныя рупіи будутъ размѣниваться на золото въ фиксированномъ уже (1 sh 4 d.) отношеніи. Въ 1899 г. золотой фондъ индійскаго казначейства доходилъ до 2.620.000 £, и былъ внесенъ билль о признаніи англійскаго ф. ст. законнымъ орудіемъ обращенія въ Индіи и объ установленіи размѣна рупій на золото по курсу 15 рупій за фунтъ ст. Билль этотъ 15 сент. 1899 г. принятъ былъ Индійскимъ правительствомъ.

Денежная реформа въ Японіи заслуживаетъ особеннаго вниманія въ виду тѣхъ трудностей, которыя она представляла въ этой странѣ, гдѣ господствовали: серебряная обезцѣненная валюта и банковые билеты, количество которыхъ составляло къ концу 1896 г. 194.933.000 іенъ, не считая 13 мил. іенъ государственныхъ бумажныхъ денегъ, при 165 мил. іенъ серебряной монеты. Монетная единица—серебряный іенъ содержала въ себѣ 24,26 гр. чистаго серебра и съ лигатурой 26,956 граммовъ $\frac{800}{1000}$-ой пробы (приблизительно, слѣд., соотвѣтственно амер. доллару), золотая монета чеканилась въ отношеніи къ серебру, какъ 1:16,17, т. е. золотой іенъ (чеканились монеты въ 10 и 5 іеновъ) содержалъ въ себѣ 1,5 гр. чистаго вѣса и 1,667 гр. съ лигатурой $\frac{900}{1000}$-ой пробы. Закономъ 12 марта 1897 г. былъ установленъ переходъ къ золотой валютѣ, при чемъ счетной единицей былъ принятъ іенъ съ содержаніемъ чистаго золота 0,75 гр. и съ лигатурой (прежней пробы)—0,83337 гр., золотыя монеты должны чеканиться въ 20, 10 и 5 іенъ. Старыя серебряныя монеты должны были въ теченіе пяти лѣтъ быть обмѣнены на золото іенъ за іенъ (т. е. такъ же точно какъ наши кред. рубли на новую золотую монету) въ новой валютѣ (содержаніе золота въ новой монетѣ сравнительно съ прежней понижено *ровно вдвое*, и золотыя монеты прежнихъ чеканокъ признаны имѣющими платежную силу по разсчету одинъ старый іенъ за два новыхъ). Новыя серебряныя монеты достоинствомъ въ 50, 20 и 10 сенъ (въ іенѣ 100 сенъ) должны были чеканиться $\frac{800}{1000}$ пробы съ содержаніемъ чистаго серебра по 10,7826 гр. въ 50 сенахъ, при лигатурномъ вѣсѣ въ 13,4783 граммовъ (т. е. соотвѣтствующемъ лигатурному вѣсу старой монеты). Они должны были приниматься въ платежи на сумму не свыше

10 іенъ. Отношеніе серебра къ золоту въ новой монетѣ составляетъ 1:28,75, а для остающейся въ обращеніи старой 1:32,34, т. е. выше, чѣмъ въ какомъ-либо другомъ государствѣ. Теоретическій паритетъ новой золотой японской монетной единицы=24,9 пенс.=2,11 мар.==2,61 фр. (97,875 к.), и слѣд., золотая стоимость серебрянаго стараго іена взята *ниже вексельныхъ курсовъ, когда либо опредѣлявшихся для іеновъ*, ибо таковые опредѣлялись *въ среднемъ* въ 1877—1896 г.г. отъ 25,2 пенс. до 47,73 пенс. и отъ 2,63 фр. до 5,02 фр. [1]). Необходимый для введенія золотой валюты и размѣна на золото серебряныхъ и бумажныхъ іенъ фондъ былъ накопленъ Японіей главнымъ образомъ за счетъ китайской контрибуціи, которая съ процентами по 1901 г. должна была оставить 41.907.623 ℒ. Къ апрѣлю 1897 г. правительство имѣло уже золотой фондъ въ 109.400.456 іенъ, а циркуляція билетовъ японскаго банка опредѣлилась въ тоже время въ суммѣ 181.112.280 іенъ, серебра въ банкѣ находилось до 48.900.000 іенъ [2]). Реформа началась учень удачно: изъ 165 мил. іенъ серебр. монеты стараго чекана было предъявлено къ обмѣну на золото только 45½ мил. іенъ, изъ которыхъ около 11 мил. изъ-за границы. Сверхъ серебряной монеты обмѣнены были полностью свидѣтельства на іены, всего на 29½ мил. іенъ. Всего выдано было золотой монеты по обмѣну на 75 мил. іенъ, взамѣнъ которой на равную сумму поступили въ распоряженіе правительства серебряныя іены. Часть ихъ была перечеканена въ новую размѣнную монету (27½ мил. іенъ), часть (до 41 мил. іенъ) была продана въ Шанхаѣ, Гонгъ-Конгѣ и др. городахъ и часть отправлена для платежей въ Формозу, Корею и другія мѣста (до 6½ мил. іенъ). Въ результатѣ правительство понесло убытка всего до 5½ мил. іенъ, который съ избыткомъ былъ покрытъ прибылями отъ сеньоража [3]). Реформа, конечно, встрѣтила сильное противодѣйствіе со стороны защитниковъ серебряной реформы, доказывавшихъ, что Японія, благодаря своей серебряной валютѣ, имѣетъ громадное преимущество передъ странами съ золотой валютой: ея вывозъ въ эти страны постоянно превышалъ ввозъ, тогда какъ при торговлѣ со странами, гдѣ также царила серебряная валюта, ввозъ въ Японію всегда превышалъ вывозъ. Это было совершенно справедливо, но только до тѣхъ поръ, пока цѣны внутри страны на серебряную монету держались выше ея дѣйствительной цѣнности. Когда цѣны стали приспособляться къ этой послѣдней, то къ худшему измѣнился тор-

---

[1]) См. La valuta d'oro al Giappone, *Eteocle Lorini*, Torino 1898 г., 19—21 и табл.

[2]) Вѣстн. фин. 1898 г. № 18, стр. 274.

[3]) Вѣстн. фин. 1900 г. № 35, стр. 427.

говый балансъ Японіи и въ ея отношеніяхъ къ странамъ съ золотой валютой: въ 10 лѣтіе 1885—1894 г.г. превышеніе вывоза надъ ввозомъ въ среднемъ давало до $9^1/_2$ мил. іенъ ежегодно, а уже въ 1895—96 г. превышеніе ввоза надъ вывозомъ составляло болѣе $4^1/_2$ мил. таэлей, не говоря уже о томъ, что по торговлѣ со странами, гдѣ господствуетъ серебряная валюта, балансъ постоянно былъ и остался пассивнымъ. Задолженность Японіи въ 1896 г. превышала 300 мил. іенъ отвержденнаго долга съ платежами до 27,7 мил. іенъ ежегодно, изъ которыхъ весьма значительная часть поступала заграницу. Словомъ положеніе Японіи было гораздо рискованнѣе нашего для прочности ея новаго золотого обращенія. Если къ этому добавить необычайное развитіе въ Японіи милитаризма, огромное увеличеніе флота, сооружаемаго въ значительной части на заграничныхъ верфяхъ, наклонность къ политикѣ приключеній въ интересахъ другихъ державъ и вопреки собственнымъ интересамъ (общій удѣлъ странъ, желающихъ доказать свою принадлежность къ *общей* цивилизаціи), то, конечно, ручаться за успѣхъ Японской реформы никакъ невозможно, хотя и дѣлать окончательный о ней выводъ еще слишкомъ преждевременно. Имѣются, однако, уже чрезвычайно тревожныя свѣдѣнія о нынѣшнемъ состояніи денежнаго обращенія въ Японіи. Въ странѣ ощущается уже теперь (1901 г.) полный недостатокъ денегъ: на рынкѣ нѣтъ не только золота, которое уплыло заграницу; но нѣтъ даже и банковыхъ билетовъ, которые скуплены англійскимъ банкомъ въ Іокагамѣ съ цѣлью предъявленія ихъ въ извѣстный моментъ къ обмѣну. Банки отказываются размѣнивать предъявляемые имъ изъ за границы аккредитивы даже на небольшія сравнительно суммы. Нѣкоторые частные банки оказались уже несостоятельными. Крахъ Японскаго банка можетъ послѣдовать съ минуты на минуту. Политическій договоръ съ Англіей, какъ и всегда при соглашеніи съ этой послѣдней державой, безусловно невыгоденъ для Японіи и сильно ухудшаетъ ея политическое положеніе, толкая на путь приключеній...

Но если денежная реформа въ Японіи и не удастся, это не можетъ служить противъ нея возраженіемъ, ибо безъ реформы положеніе этой страны было бы несомнѣнно хуже и о спасеніи ея международной торговли посредствомъ обезцѣненной и разстроенной валюты не можетъ быть рѣчи. Это сознается въ настоящее время рѣшительно во всѣхъ странахъ, о которыхъ говорили, что ихъ бумажная обезцѣненная валюта —залогъ ихъ экономическаго развитія въ ущербъ странамъ съ золотой валютой. Къ такимъ странамъ дов. долгое время принадлежали также Чили, Перу и Аргентина, которыя въ послѣднее время также рѣшили ступить на путь регулированія своей

валюты переходомъ къ золотому обращенію. Въ Чили господствовала до войны съ Перу, какъ и всюду, биметаллическая денежная система. Во время войны съ Перу и затѣмъ гражданской войны были выпущены въ обращеніе бумажные піастры, курсъ которыхъ первоначально доходилъ до 45 пенсовъ, но затѣмъ (начиная съ 1879 г.) постепенно упалъ до 11 1/2 пенсовъ (1894 г.),—ниже стоимости даже серебрянаго піастра. Закономъ 11 февр. 1895 г. рѣшено было ввести золотую валюту, фиксировавъ курсъ піастра на уровнѣ 18 пенсовъ [1]). Количество госуд. бум. денегъ въ странѣ было неособенно велико (29 1/2 мил. піас.), но кромѣ нихъ находились въ обращеніи билеты казначейства (8,9 мил.) и билеты банковые (21,3 мил. піастровъ), которые также признаны были за законное платежное средство. Государство приняло на себя обязательство размѣнять свои бумажные билеты на золото, на золото же обязанъ былъ мѣнять свои билеты и центральный эмиссіонный банкъ, выпускъ которыхъ былъ ограниченъ 24 милліонами піастровъ, съ обезпеченіемъ 20% ихъ въ золотѣ и 80%—извѣстными процентными бумагами. Деньги для размѣна были добыты путемъ займовъ, и къ 1897 г. уже на 25,5 мил. піастровъ госуд. билетовъ и на 8,8 мил. свидѣтельствъ казначейства были выкуплены, а обращеніе банковыхъ билетовъ сокращено на 10 мил. піастр. Сообразно съ этимъ вексельные курсы, которые сейчасъ по обнародованіи закона не превышали на Вальпарайзо въ Лондонѣ 16 3/8 пенс. за піастръ, постепенно поднялись (въ августѣ 1895 г.) до 17 7/8 п., и реформа считается совершенно удавшейся во всѣхъ отношеніяхъ [2]). Въ іюлѣ 1898 г. по случаю финансовыхъ затрудненій президенту Чилійской республики было разрѣшено выпустить вновь бум. денегъ на 50 мил. піастровъ и занять у банка до 20 мил. п. изъ 4%, съ тѣмъ чтобы погасить этотъ долгъ отвержденными займами на 4 мил. £ въ теченіе четырехъ лѣтъ. Благодаря новому этому выпуску бумажныхъ денегъ, валюту Чили нельзя признать приведенной въ порядокъ. Еще болѣе сомнительной можно считать денежную реформу въ Аргентинѣ [3]), такъ какъ затѣяна она была уже въ моментъ самого неблагопріятнаго настроенія ден. рынковъ (въ 1898—99 г.г.). Реформа предположена была, какъ и въ другихъ странахъ, на началахъ перехода отъ бумажной валюты къ золотой по фиксированному курсу, который былъ принятъ въ 44 центавоса зол. за 1 дол. бумажный (т. е. курсъ 227,27 дол. бум. за 100 дол. зол. тогда какъ векс. курсъ не превышалъ въ то

---

[1]) Золотой піастръ (или *peso*)—счетная единица=1/20 части золотого кондора.

[2]) Вѣстн. фин. 1897 г. № 35; 1898 г. № 9. *Lexis* въ Handwörterbuch d. Staaswissenschaften.

[3]) Вѣстн. фин. 1898 г. № 44, 1899 г. №№ 35, 38 и 45.

время 231,5 и доходилъ до 236,8 за 100). Необходимый золотой фондъ рѣшено было добыть займами, отчисленіемъ части госуд. доходовъ, прибылями національнаго банка и продажей нѣкоторыхъ госуд. имуществъ. Въ виду сравнительно слишкомъ высокаго курса, взятаго для фиксаціи, сравнительно съ вексельными курсами, золото, которое по аргентинскому закону допускается въ платежи по разсчету 44 ц. з. за 1 дол. бум., въ обращеніе поступить не можетъ, и практическаго значенія реформа поэтому не имѣетъ, тѣмъ болѣе что обязательный размѣнъ бум. денегъ на золото отложенъ былъ до пріобрѣтенія для этого средствъ, затруднительнаго вслѣдствіе невозможности реализаціи новаго крупнаго займа, особенно для страны, ставившей уже своихъ кредиторовъ въ безвыходное положеніе отказомъ платить по займамъ и внутренній долгъ которой доходитъ до 464 мил. дол. зол. [1]), при доходахъ въ 65½ мил. дол. изъ которыхъ 46% поглащаетъ система государственнаго редита. Въ концѣ 1899 г. билетное обращеніе въ Аргентинѣ доходило до 295 мил. піастровъ [2]). Примѣру Чили и Аргентины послѣдовали и другія американскія государства, въ томъ числѣ Гондурасъ, Коста-Рики, Сенъ-Доминго, Перу и Экуадоръ (въ послѣднемъ 200 бум. долларовъ приравнено къ 100 дол. зол., при чемъ реформа предпринята въ самый неблагопріятный моментъ—въ 1899 г. [3]) Въ Перу переходъ къ золотой валютѣ рѣшенъ былъ окончательно во второй половинѣ 1901 г. съ размѣномъ серебряныхъ и бумажныхъ лиръ на золото по курсу 10 сольди (1 : 2) и съ допущеніемъ въ обращеніе англійскихъ совереновъ на равнѣ съ туземной монетой. Наконецъ по биллю 14 марта 1900 г. [4]) и Соед. Штаты Сѣв. Америки переходятъ окончательно къ золотому монометаллизму, оставляя оговорку, что новый законъ не направленъ противъ осуществленія международнаго биметаллизма, если только по даннымъ условіямъ окажется возможнымъ и осуществимымъ достиженіе таковаго совмѣстными дѣйствіями руководящихъ торговыхъ странъ міра, съ установленіемъ отношенія, которое обезпечивало бы взаимное постоянство цѣнности золота и серебра. Кромѣ того платежная сила серебрянныхъ долларовъ остается неограниченною никакимъ предѣломъ, оставленъ выпускъ серебряныхъ цертификатовъ и только введено правило, что всякаго рода монета, выпущенная или выбитая въ С.-Штатахъ, должна сохранять паритетъ къ золотому доллару, заключающему 25,8 гр. золота 0,900-ой пробы

---

[1]) Вѣстн. фин. 1900 г. № 42.

[2]) Statesman's year-book 1901, стр. 376.

[3]) См. о всѣхъ нихъ у *Конрада*.

[4]) Его текстъ напечатанъ въ Вѣстн. фин. 1900 г. № 12.

и 23,22 гр. чист. золота. Гринбеки и свидѣтельства казначейства объявлены размѣнными на золотую монету, для чего образуется фондъ въ 150 мил. дол. зол., пополняемый по мѣрѣ его истощенія. Такая реформа, конечно, далека отъ совершенства, ибо въ Америкѣ (къ 1 Янв. 1901 г. [1]) остаются въ обращеніи и гринбеки (на 61 мил. дол.) и цертификаты 1872 г. (336 мил. д.) и золотые цертификаты (233 мил. дол.), и серебряные цертифинаты (422 мил. дол.), и билеты національныхъ банковъ (332 мил. дол.), но все же при громадномъ обращеніи въ странѣ золотой монеты (до 630 мил. д.), не говоря уже о золотѣ, принадлежащемъ госуд. казначейству и банкамъ, и при колоссальномъ превышеніи вывоза подъ ввозомъ (достигающемъ уже 1 милліарда дол. ежегодно) золотая валюта въ Соед. Штатахъ Сѣв. Америки можетъ считаться вполнѣ обезпеченной, а съ тѣмъ вмѣстѣ падаютъ всѣ надежды биметаллистовъ. Отсюда ясно, какъ благоразумно при возстановленіи у насъ размѣна оставлены были всякія даже попытки возстановить его на началахъ биметализма. Русская реформа очень выигрываетъ отъ сравненія ея съ другими, одновременно произведенными реформами. Она поражаетъ своею грандіозностью и умѣлой съ самаго начала постановкой столь сложнаго и важнаго вопроса. Въ печати она еще не нашла достойной себѣ оцѣнки, которая впрочемъ пока нѣсколько и преждевременна. Выше мы приводили отзывы о возстановленіи платежей золотомъ въ Россіи талантливаго французскаго экономиста *П. Леруа Болье*. Впослѣдствіи отзывъ этотъ былъ имъ подтвержденъ [2]). Совершенно восторженный отзывъ находимъ у извѣстнаго спеціалиста въ области вопросовъ денежнаго обращенія *Оттомара Гаупта*, пламеннаго и убѣжденнаго защитника системы золотаго монометаллизма. «Въ новѣйшей исторіи монетнаго вопроса», писалъ г. Гауптъ [3]): «мы не находимъ ничего, что могло бы сравниться съ успѣшнымъ введеніемъ золотой валюты въ Россіи. Въ золотой валютѣ не менѣе могущественной Германіи еще до сихъ поръ составляетъ больное мѣсто то количество талерныхъ монетъ, которое, благодаря неправильной монетной политикѣ, не было продано въ 1879 г., когда цѣна на серебро была еще 51 пен. Валютная реформа въ Италіи потерпѣла жалкое крушеніе, а Австро-Венгрія даже на бумагѣ не смогла ввести новаго счета на кроны, но за то въ этой странѣ въ 1893—95 появилось снова почти 7-%-ое ажіо, наслоившееся на старомъ 18%-омъ, и ни правительство, ни австро-венгерскій банкъ

---

[1]) Вѣстн. фин. 1901 г. № 13.

[2]) L'économiste français 1897 г. № 3, (Ст. А. Рафаловича).

[3]) Рус. эк. обозр. 1898 г. № 4, стр. 1—10.

не рѣшились выпустить золото или девизы, чтобы парализовать это ажіо, а о продажѣ излишка серебра никто не думалъ, тогда какъ, сохраняя свою силу въ новой кроновой валютѣ, старые серебряные гульдены разжижаютъ ее съ самаго начала. Въ томъ и заключается сила русской монетной политики, что она съ самаго начала отказалась отъ серебра, этого обманчиваго металла, который пересталъ играть роль настоящихъ денегъ. Неудивительно, что полнѣйшій успѣхъ реформы отразился чрезвычайнымъ подъемомъ политическаго и финансоваго престижа страны, выражающагося весьма нагляднымъ образомъ въ высокой оцѣнкѣ русскихъ госуд. фондовъ. Какъ справедливо говоритъ русскій м-ръ ф-овъ въ своемъ всепод. докл. на 1898 г., задача будущаго заключается въ сохраненіи и укрѣпленіи достигнутыхъ до сего времени результатовъ. То, что сдѣлано заставляетъ думать, что и наивысшія ожиданія оправдаются вполнѣ». «Сколько энергіи, ума и финансовой мощи заключается въ работѣ тѣхъ немногихъ лѣтъ, которые прошли съ начала валютной реформы до 1897 г. Съ удивленіемъ останавливаемся передъ подобными результатами, передъ скопленіемъ такихъ громадныхъ, невиданныхъ ни однимъ банкомъ и ни однимъ госуд. казначействомъ въ мірѣ количествъ золота, старательно вмѣстѣ съ тѣмъ направляемаго въ каналы денежнаго обращенія». «Обладая поразительнымъ знаніемъ всѣхъ деталей вопроса и достойной удивленія энергіей, русскій министръ финансовъ С. Ю. Витте сумѣлъ уничтожить подтачивавшій устои народнаго благосостоянія бумажно-денежный режимъ и поставить денежное дѣло страны на то основаніе, которое наукой признано идеаломъ валюты вообще, т. е. золотое основаніе. Русскій новый рубль такъ же хорошъ и такъ же надеженъ, какъ фунтъ стер. въ Англіи, которая до сихъ поръ считалась страной золота par excellence. Въ будущемъ ей придется подѣлиться этой славой съ Россіей, такъ какъ ни франкъ латинскаго союза, ни германская марка, ни новая австрійская крона, не говоря уже объ американскомъ долларѣ, не могутъ сравниться съ рублемъ въ теперешнемъ его видѣ». Такъ какъ при колоссальномъ пониженіи цѣны на серебро, рубль стоилъ отъ 1,80 до 2,20 фр., между тѣмъ какъ при переходѣ на золотую валюту его цѣна установлена была въ 2,67 фр., то Россія въ этомъ отношеніи сдѣлала больше, чѣмъ слѣдовало. Это обстоятельство совершенно упускается изъ виду тѣми, которые бредятъ о стоимости въ 4 фр. и желаютъ доказать, что при переходѣ на золотую валюту кредиторамъ причиненъ убытокъ на одну треть. Это явное заблужденіе. Русское правительство поступило болѣе, чѣмъ корректно, принявъ за исходную точку для реформы приблизительный курсъ дня не серебряной монеты, которая была

гораздо болѣе обезцѣнена, а курсъ кред. билетовъ, близкій къ среднему за послѣднее десятилѣтіе».

Другой извѣстный экономистъ проф. *В. Лексисъ* [1]) отозвался также лестно о нашей денежной реформѣ, давъ о ней чрезвычайно интересный и весьма обстоятельный очеркъ, содержащій изложеніе хода реформы и защиту ее отъ нападокъ русской и заграничной печати. Новаго здѣсь впрочемъ рѣшительно ничего нѣтъ. Г. Лексисъ очень не оригиналенъ и ничему, видимо, не научился изъ новѣйшаго опыта исторіи денежнаго обращенія, такъ какъ рекомендуетъ м-ву ф-овъ замѣнить всѣ мелкіе кредитн. билеты серебромъ, начеканить его на 150 мил. руб. для прибылей казны въ 50 мил. руб., выпустить побольше въ обращеніе золота, да еще, замѣнивши рублевки и трехрублевки серебромъ, выпустить на всю сумму ихъ 5 и 10 рублевые билеты [2]). Всю эту программу, какъ мы видѣли, м-во ф-овъ, къ величайшему сожалѣнію и въ ущербъ прочности реформы, и выполнило, за исключеніемъ нелѣпаго и противорѣчащаго точному смыслу Выс. указовъ 3 января, 29 августа и 14 ноября 1897 г. совѣта обмѣнивать кред. билеты на серебро вмѣсто золота. Очень лестно о нашей реформѣ отозвался также д-ръ *Крамаржъ* въ своей брошюрѣ Die russische Walutareform, W. 1896, не представляющей впрочемъ ничего ни новаго, ни оригинальнаго. Есть фактическія неточности. Еще менѣе представляетъ интереса книжка *Kuetz*'a Zur Geschichte d. russichen Valutareform, Stettin 1899 и друг. статьи и брошюры нѣмецкихъ ученыхъ.

Э. Лорини, итальянскій ученый, написавшій цѣлую монографію о нашей денежной реформѣ [3]), воспользовавшись рядомъ оффиціальныхъ документовъ, которые были ему доставлены изъ нашего м-ва ф-овъ, а также цитированной выше книгой А. Н. Гурьева, далъ очень порядочное и достаточно подробное изложеніе относящихся къ ходу реформы матеріаловъ и представилъ довольно удачную защиту реформы отъ извѣстныхъ уже намъ нападокъ, предсказывая ей самую блестящую будущность, какъ и вообще восторгаясь нашей современной финансовой политикой, сулящей для экономическаго развитія Россіи самые плодотворные результаты. Такую популяризацію нашихъ финансовыхъ реформъ и вообще освѣдомленіе заграничныхъ читателей о дѣйствительномъ экономическомъ положеніи Россіи необходимо признать очень полезнымъ дѣломъ. Книжка г. Лорини была переведена на французскій языкъ и снабжена предисловіемъ проф. *Р. Ж. Леви*, также давшаго о нашемъ

---

[1]) *Конрадъ* Handwörterbuch d. S. и Рус. эк. обозр. 1898 г. № 2, стр. 25—43.

[2]) Рус. эк. обозр., цит. ст., стр. 38—39.

[3]) *Eteocle Lorini* La riforma monetaria della Russia, 1898.

денежномъ преобразованіи самый лестный отзывъ [1]). Заграницей однако точныя свѣдѣнія о характерѣ произведенной реформы распространены очень мало. От. Гауптъ едва-ли не первый указалъ на нелѣпыя свѣдѣнія американскихъ монетныхъ отчетовъ о чуть ли не милліардахъ непокрытыхъ нашихъ кред. билетовъ, каковыя свѣднія bona fide перепечатывались въ разныхъ газетныхъ статьяхъ и книгахъ, попавши даже въ оффиціальный монетный отчетъ извѣстнаго французскаго экономиста де-Фовиля. Въ газетахъ, въ биржевой хроникѣ даже видныхъ изданій, сохраняется названіе нашихъ рублей, какъ «roubles assignats». Въ такомъ видномъ изданіи какъ англійскій Statesman's yearbook, посл. изд. 1901 г. на стр. 1017 прямо читаемъ, что русская законная монетная единица есть *серебряный* рубль. Объ инсинуаціяхъ на министерство финансовъ со стороны разныхъ германскихъ и особенно англійскихъ изданій распространяться не стоитъ, цѣна имъ ясна сама собою. Солидные англійскіе экономическіе журналы «The Economist» и «The Statist» дали въ общемъ довольно сочувственные отзывы о реформѣ. Вообще же въ заграничной прессѣ наша реформа далеко не встрѣтила того вниманія, котораго заслуживала: она прошла почти незамѣченной.

Въ нашей литературѣ осуществленная реформа также далеко не вызвала того оживленнаго обсужденія, которое мы встрѣчаемъ во время составленія и обсужденія ея проекта. Наиболѣе интересный отзывъ помѣщенъ въ новомъ изданіи «Политической экономіи въ связи съ финансами» *Л. В. Ходскаго*. Проф. Ходскій сжато, но достаточно полно излагаетъ исторію нашей денежной реформы [2]), сопоставляя первоначальный проэктъ м-ва ф-овъ, въ свое время имъ раскритикованный въ Вольно-Экономическомъ обществѣ,—съ тѣми законодательными актами, которыми реформа была проведена и которые онъ находитъ гораздо совершеннѣе проекта. Л. В. Ходскій признавалъ золотой запасъ въ 900 мил. руб. (впослѣдствіи еще увеличенный до 1.068 мил. руб.) при 200 мил. руб. непокрытыхъ совершенно достаточнымъ для прочности реформы, но рекомендовалъ: 1) ограничить пріемъ между частными лицами серебряной монеты только до 10 руб., 2) ввести разницу между средне-торговой стоимостью выпущенной въ обращеніе серебр. монеты и ея номинальной стоимостью въ счетъ непокрытыхъ кредитныхъ знаковъ съ соотвѣтственнымъ уменьшеніемъ суммы непокрытыхъ билетовъ, 3) оговорить въ законѣ размѣнъ серебряной монеты на золото на равнѣ (!)

---

[1]) *Eteocle Lorini*: La rèforme monètaire de la Russie, Monographie faite par ordre du ministère du trésor d'Ithalie, avec préface de *Raphaël Georges Lévy*, traduction française par R. L. de Beaufort, P. 1898.

[2]) Полит. экономія въ связи съ финансами, Спб. 1899 г. въ I, стр. 240—249.

съ кредитн. билетами, 4) прибыль отъ чеканки серебр. монеты употреблять на покрытіе долга госуд. казначейства по кред. билетамъ или вовсе отъ нея отказаться, увеличивъ содержаніе серебра въ монетѣ [1]). Для прочности золотого обращенія однимъ изъ существенныхъ условій авторъ считалъ болѣе или менѣе значительное насыщеніе золотомъ частныхъ каналовъ обращенія. «Къ отрицательнымъ показателямъ въ отношеніи прочности метал. обращенія въ Россіи слѣдуетъ отнести сильный упадокъ экономическаго благосостоянія земледѣльческаго и землевладѣльческаго населенія Россіи, обусловливающій постоянный ростъ госуд. задолженности, въ особенности въ ея заграничной части, что́ ухудшаетъ разсчетный балансъ и ставитъ преграду для естественнаго притока иноземнаго золота въ Россію».

Въ этомъ отзывѣ многое справедливо, многое уже не имѣетъ теперь значенія за уплатою всего безпроцентнаго долга госуд. банку, но нѣкоторыя требованія (о введеніи въ счетъ непокрытыхъ кред. знаковъ разницы между торговой цѣной серебра и его номинальной цѣной и особенно о размѣнѣ безъ ограниченія суммы серебра на золото) нецѣлесообразны, да и на счетъ усиленнаго насыщенія золотомъ частныхъ каналовъ ден. обращенія еще вопросъ, слѣдовало ли такъ усердно ихъ насыщать.

Другой петербургскій профессоръ *П. И. Георгіевскій* въ своемъ новомъ изданіи «Политич. экономіи» (Спб. 1901 г. стр. 231—248) также изложилъ вкратцѣ исторію проведенія ден. реформы, напечатавъ и ея первоначальный проэктъ изъ книги г. Гурьева и изъ *Bulletin russe*. Къ сожалѣнію, вмѣсто того чтобы занятся систематизированіемъ и критикой имѣющагося уже *законодательнаго* матеріала и положенія денежнаго обращенія въ настоящее время, когда послѣ реформы прошло уже *четыре* года, авторъ перепечаталъ свои замѣчанія на проектъ реформы (во многомъ не осуществленный), которыя сдѣланы были имъ въ 1896 г. въ одномъ обществѣ. Г. Георгіевскій тогда совѣтовалъ отложить реформу на неопредѣленное время въ виду неустойчивости курса кред. рубля, возможнаго торжества биметализма и необезпеченности благопріятнаго платежнаго баланса. Девальвацію считалъ онъ несправедливой, запасъ золота у насъ недостаточнымъ для прочности реформы, роль серебра опасною на столько, что оно можетъ вытѣснить золото по общему закону вытѣсненія худшими деньгами лучшихъ и т. д. Интереса эти поверхностныя замѣчанія, не подкрѣпленныя фактами, не представляли даже и въ 1896 г. Теперь необходимо совершенно иное освѣщеніе и иная разработка вопроса.

---

[1]) Ibid. стр. 250—251 и 253.

Лучшей на данную тэму книгой приходится признать большой трудъ *М. П. Кашкарова*: Денежное обращеніе въ Россіи, Спб. 1898 г. два тома, гдѣ собранъ рѣшительно весь матеріалъ, статистическій и законодательный, относящійся до нашего денежнаго обращенія со времени Екатерины II. Разработка матеріала также весьма обстоятельная и интересная, выводовъ авторъ не дѣлаетъ, критикой не занимается, предоставляя это читателю на основаніи предоставленныхъ въ его распоряженіе и искусно разработанныхъ фактовъ. Эта книга долго останется настольной для изучающихъ исторію ден. обращенія въ Россіи. Другая интересная книга принадлежитъ *П. Х. Шванебаху* и носитъ заглавіе «Денежное преобразованіе и народное хозяйство», Спб. 1901 г. Она составлена изъ статей, печатавшихся въ *Русскомъ вѣстникѣ* 1898—1900 г.г., также полна интересныхъ фактовъ и написана съ большимъ знаніемъ дѣла. Авторъ относится къ реформѣ нѣсколько скептически вслѣдствіе несоотвѣтствія ея съ развитіемъ экономическаго благосостоянія нашего русскаго сельскаго населенія. «Реформа», говоритъ онъ [1]): «проведена блистательно: она осуществлена безъ малѣйшихъ потрясеній, безъ колебанія имущественныхъ правъ, безъ измѣненія денежнаго счета, безъ необходимости переоцѣнки предметовъ, обязательствъ и услугъ. Съ завершеніемъ реформы монетное дѣло продолжаетъ требовать бдительнаго ухода. Строптивое золото, обращенное въ фондъ дорогого цѣной и упорными усиліями, нельзя еще считать водвореннымъ въ страну окончательно и безповоротно. Золото увлекаетъ заграницу наша увеличившеяся задолженность; его можетъ увлечь туда и всегда возможная осѣчка хлѣбнаго вывоза. Приходится устраивать искусственную запруду посредствомъ закрѣпленія вексельнаго курса. Но запруда дѣйствительна лишь по скольку заграницей мы располагаемъ постоянно обновляющимися золотыми запасами. Пріобрѣтать эти запасы можно только тѣми же способами, какимъ былъ созданъ золотой фондъ, т. е. усиленіемъ вывоза, въ составѣ котораго хлѣбъ всегда имѣетъ преобладающее значеніе, а при недостаткѣ вывоза заключеніемъ внѣшнихъ займовъ. Но займы—средство обоюдоострое, потому что съ увеличеніемъ заграничной задолженности удержаніе золота въ странѣ станетъ впослѣдствіи еще болѣе затруднительнымъ. При условіяхъ, сложившихся за послѣдніе 12 лѣтъ, дальнѣйшее усиленіе хлѣбнаго экспорта можетъ на благосостояніе нашихъ земледѣльческихъ областей оказать крайне неблагопріятное вліяніе, а при продолжающемся упадкѣ этихъ областей хлѣбный вывозъ мо-

---

[1]) Стр. 110--112 и 236.

жетъ, не взирая на всякія мѣры поощренія, ослабнуть. Однако не опаснѣе ли во сто кратъ упадокъ нашего центра, какъ явленіе само по себѣ взятое безъ отношенія къ будущности золотой валюты? Но и золотому обращенію упадокъ сельскохозяйственныхъ областей государства грозитъ большею опасностью, чѣмъ та опасность, которой золотая валюта подвергается со стороны растущей внѣшней задолженности. Реальный устой государства, устой также денежнаго обращенія—это сельское хозяйство, изъ $^{9}/_{10}$ нашего вывоза—сырыя произведенія земли. Вѣдь вывозомъ же намъ приходится поддерживать валюту, а возможенъ ли ростъ вывоза, когда его источники видимо оскудѣваютъ»? «И развѣ экономическая политика, центральной точкой коей стало бы поднятіе русской деревни и русскаго коренного промысла, земледѣлія, была бы несовмѣстима съ энергичнымъ поддержаніемъ валюты и заслоняла бы работу объ упроченіи золотого обращенія? Напротивъ, только при такомъ направленіи хозяйственной политики валюта и будетъ окончательно упрочена и не окажутся напрасными тяжелыя жертвы, понесенныя Россіею на обзаведеніе золотымъ монетнымъ инвентаремъ. И еслибы даже, идя на помощь деревнѣ и земледѣлію, пришлось нѣсколько ослабить дѣйствіе механизма, которымъ поддерживается золотое обращеніе, то и въ такомъ случаѣ отъ политики рѣшительной, сознательной и послѣдовательной поддержки земледѣлія не слѣдовало бы уклоняться, потому что *съ паденіемъ земледѣлія крушеніе валюты неизбѣжно*, успѣхи же земледѣлія и подъемъ матеріальный и нравственный русскаго крестьянства послужили бы для валюты наиболѣе твердой опорой».

Къ такому же выводу приходитъ въ своей книгѣ и *К. Ѳ. Головинъ* (Орловскій): «Наша финансовая политика и задачи будущаго», Спб. 1899,—талантливый романистъ, но экономистъ, компетентность котораго болѣе, чѣмъ сомнительна. Восхищаясь искусствомъ, съ которымъ приведена была у насъ денежная реформа, г. Головинъ сѣтуетъ все таки на м-во ф-овъ что оно не воспользовалось случаемъ и не перешло къ *серебряной* валютѣ вмѣсто золотой! Почему-то онъ воображаетъ, что «если бы кред. рубль остался вѣренъ серебряному, внутри страны и въ ея мѣстныхъ оборотахъ *дальнѣйшее обезцѣненіе серебра никакихъ перемѣнъ не произвело бы*» [1]). Одной этой фразы достаточно, чтобы видѣть, на сколько г. Головинъ освѣдомленъ въ валютныхъ вопросахъ. Если къ этому добавить, что онъ находилъ для насъ болѣе выгодной даже бумажную валюту сравнительно съ золотой [2]) и что онъ насчиталъ *два*

[1]) Стр. 64.
[2]) Стр. 42.

3%-ыхъ займа 1896 г., каждый по 100 мил. руб. зол. да еще *одинъ* 3½%-ый заемъ 1894 г. также на 100 мил. руб. зол., (кромѣ 3½%-го займа для выкупа ж. д. облигацій), спеціально заключенные для погашенія долга госуд. банку [1]), то остается удивляться... смѣлости писателя, взявшагося трактовать о вопросахъ о которыхъ онъ имѣетъ очень слабое представленіе и въ которыхъ ему, видимо, вовсе не такъ легко разбираться, если онъ даже не умѣетъ найти правильныхъ свѣдѣній о нашихъ госуд. займахъ, преувеличивая ихъ цифру ровно *втрое* и измышляя два какихъ-то новыхъ никогда не существовавшихъ займа [2]).

Изъ журнальныхъ статей о денежной реформѣ обратили на себя вниманіе статьи извѣстнаго публициста *С. Ѳ. Шарапова* въ его газетѣ «Русскій трудъ», къ сожалѣнію недавно закрытой по распоряженію администраціи [3]), и въ самое послѣднее время статьи профессора Казанскаго университета *П. А. Никольскаго* въ *Вѣстникѣ Европы:* «Денежные кризисы» и «Золотыя деньги въ Россіи» [4]). С. Ѳ. Шараповъ главнымъ образомъ нападаетъ на министерство финансовъ, за то, за что оно заслуживаетъ всяческихъ похвалъ: за переходъ къ золотой валютѣ, вмѣсто того, чтобы остаться при бумажныхъ деньгахъ или перейти къ серебру. Сложившійся невыгодно для насъ разсчетный балансъ также, разумѣется, ставится на счетъ золотой валюты, хотя это обстоятельство обусловлено совершенно другими причинами, гораздо болѣе сложными и серьезными. Что касается до статей проф. *П. А. Никольскаго*, то они очень выгодно выдѣляются среди другихъ оцѣнокъ существа нашей денежной реформы—отличною освѣдомленностью автора въ вопросахъ денежнаго обращенія вообще и русскаго въ частности. (Обстоятельству этому и не слѣдуетъ удивляться, такъ какъ г. Никольскій—авторъ прекраснаго труда о «Бумажныхъ деньгахъ въ Россіи», 1892 г.). Онъ признаетъ правильнымъ переходъ къ золотой валютѣ, одобряетъ «девальвацію» и совершенно правильно указываетъ, что намъ не слѣдовало бы подражать западноевропейскимъ системамъ денежнаго обращенія, признавая серебро платежнымъ обязательнымъ средствомъ на дов. крупную сумму (25 руб.) и закупивъ за

---

[1]) Стр. 44—45.

[2]) Въ книгѣ г. *Головина* есть впрочемъ (во второй ея части) интересныя мѣста и дѣльные совѣты, какъ поднять благосостояніе нашего оскудѣвшаго центра. Вообще это писатель очень интересный даже какъ публицистъ, не говоря уже о его несомнѣнно крупномъ беллетристическомъ талантѣ, который мы очень цѣнимъ. Потому-то и жаль, что почтенный авторъ взялся за трактованіе недоступныхъ ему вопросовъ, обсужденіе которыхъ требуетъ большой спеціальной подготовки.

[3]) Г. Шараповъ повторилъ свои выводы въ новомъ своемъ изданіи «Умолоть» 1901 г.

[4]) 1900 г. № 11 и 1901 г. № 8.

счетъ золотыхъ запасовъ огромныя количества серебра для чеканки неполноцѣнной монеты [1]). Не можемъ мы только согласиться съ почтеннымъ авторомъ въ томъ, что девальвированіе 1/3 части цѣнности бумажныхъ денегъ было слишкомъ велико, такъ какъ девальвація была произведена по *среднему* курсу за цѣлый рядъ лѣтъ кред. рубля на металлъ, но не по цѣнности его внутри страны по отношенію къ товарамъ, а между тѣмъ внутри страны рубль цѣнился дороже, чѣмъ при международныхъ отношеніяхъ; кромѣ того, если богатство страны не уменьшается, а растетъ, количество же бумажныхъ денегъ остается тоже, то ихъ курсъ возрастаетъ, и курсъ въ 1 р. 50 к. кр. за 1 р. з., справедливый при Н. Х. Бунге, былъ уже неправиленъ въ м-во С. Ю. Витте, который, какъ и его предшественникъ И. А. Вышнеградскій, искуственнымъ воздѣйствіемъ на биржи, задержалъ естественный подъемъ курса рубля въ послѣдніе годы передъ реформой [2]). Но прежде всего курсъ для девальваціи, какъ мы видѣли взять былъ не *средній* за многіе годы, а на 2% выше средняго, а затѣмъ теперь уже post factum совершенно извѣстно, что *въ послѣдніе передъ реформой годы* (съ конца 1891 г.) м-во ф-овъ искусственно *поддерживало* курсъ кред. рубля, а не понижало его, да иначе и быть не могло, такъ какъ *разсчетный* балансъ (выключая поступленія по займамъ) склонялся все это время не въ нашу пользу, и еслибы не воздѣйствіе м-ва ф-овъ (возможное единственно съ помощью внѣшнихъ займовъ), то курсъ кред. рубля несомнѣнно *испыталъ бы довольно сильное пониженіе*. Внутри страны оцѣнка рубля кредитнаго была, конечно, выше, но для установленія курса размѣна важна была только его международная оцѣнка, которая его установляла и отъ которой зависѣла самая прочность вводимаго размѣна, съ самого начала бывшая недостаточной (вслѣдствіе чего потребовалось накопленіе такого громаднаго размѣннаго фонда) именно потому, что, устанавливая курсъ размѣна, м-ръ ф-овъ учелъ впередъ будущее промышленное развитіе Россіи (болѣе осторожный Вышнеградскій рекомендовалъ взять курсъ въ 1 р. 60 к. кр. за 1 р. зол., т. е. скинуть съ цѣны кред. рубля 37½% вмѣсто 33⅓%). Отъ уменьшенія количества въ странѣ денегъ, какъ мы уже говорили, цѣнность ихъ нисколько не возрастаетъ,—это старое заблужденіе ставитъ цѣнность денегъ въ зависимость отъ ихъ количества,—а возрастаетъ только учетно-ссудный процентъ. На внутреннемъ рынкѣ по случаю реформы никакихъ переоцѣнокъ произведено не было, и, еслибы курсъ фиксаціи взятъ былъ бы даже и слишкомъ низкій, то это было бы ощутительно только во внѣш-

[1]) Стр. 314—315 *Вѣстн. Евр.* 1900 г. № 11.
[2]) Ibid., стр. 317—318.

нихъ сношеніяхъ, а не внутри страны. Проф. Никольскій думаетъ даже, что денежная реформа на первое время вызвала напряженность денежнаго рынка, ибо «русское народное хозяйство должно было привлечь къ себѣ значительное количество денежныхъ знаковъ уже только для того, чтобы устранить убыль въ общей суммѣ цѣнности денегъ, вызванную реформой». Но даже если и говорить объ этой убыли (что, по нашему мнѣнію, невѣрно), то не была ли она пополнена впускомъ въ обращеніе огромнаго количества золотой и серебряной монеты сверхъ той, которая поступила въ обмѣнъ на кред. билеты? Такъ въ концѣ 1896 г. находилось въ обращеніи 981 мил. руб. кр. билетовъ, на 37½ мил. руб. зол. монеты и 50 мил. сер. рублей, всего 1.068 мил. р., въ концѣ 1897 г. на 930 мил. руб. билетовъ, 155 мил. р. зол. и 99 мил. руб. сер., всего 1184 мил. р., т. е. *болѣе* денежныхъ знаковъ на 116 мил. руб., въ концѣ 1898 г. кред. билетовъ 683 мил. р., золота 445 мил. р., серебра 142 мил. р., всего 1270 мил. руб., *болѣе* на 86 мил. руб., въ концѣ 1899 г. кредит. билетовъ 517 мил. руб. золота 639 мил. руб. и серебра 164 мил. руб., всего 1320 мил. руб., *болѣе* на 50 мил. руб., въ концѣ 1900 г. на 552 мил. руб. кред. бил., на 684 мил. руб. золота и 164 мил. руб. серебра, всего 1400 мил. руб., *болѣе* на 80 мил. руб., въ концѣ 1901 г. кредитныхъ билетовъ на 558 мил. р., золота на 695 мил. руб. серебромъ на 162 мил. руб.,—всего—1.415 мил. руб., *болѣе* противъ предыдущаго года на 15 мил. руб., *а противъ конца 1896 г. болѣе на 347 мил. руб.* Значитъ, количество денежныхъ знаковъ было увеличено по случаю реформы и *въ самый ея моментъ*, вопреки утвержденію почтеннаго казанскаго профессора [1]). Нельзя согласиться также и съ его критикой установленія у насъ предѣльной нормы для выпуска кред. билетовъ, которую г. Никольскій считаетъ излишей. Теоретически онъ совершенно правъ, но мыслимо ли было бы у насъ отказаться отъ этой нормы при опасеніяхъ новаго наводненія рынка бумажными деньгами, при томъ неопредѣленномъ положеніи, въ которое поставлены условія этого выпуска («настоятельныя нужды денежнаго обращенія») и при неправильной постановкѣ операцій нашего госуд. банка съ его всевозможными «промышленными ссудами», воспособленіями ипотечнымъ (казеннымъ и частнымъ) банкамъ и т. д. Правда г. Никольскій требуетъ реорганизаціи госуд. банка, передачи его въ вѣдѣніе министерства торговли и промышленности (которое рекомен-

---

[1]) Ibid., стр. 318: «цѣнность ден. единицы была понижена, и потому общая сумма денежныхъ знаковъ необходимо и болѣе или менѣе значительно должна была повыситься, чего въ самый моментъ реформы *сдѣлано не было*».

дуетъ образовать), и измѣненія нашей банковой политики [1]). Тогда, конечно, установленіе нормъ могло бы оказаться и излишнимъ, но при теперешнемъ порядкѣ вещей его приходится привѣтствовать: безъ этой нормы и довѣріе общества къ реформѣ было бы совершенно иное, особенно за границей, гдѣ порядки нашего госуд. банка очень хорошо извѣстны... Проф. Никольскій считаетъ нашу денежную реформу прочной, не смотря на всѣ ея недостатки и предсказываетъ ей крушеніе только въ случаѣ большой войны, когда потребуется выпускъ бум. денегъ [2]). Мы отмѣчаемъ статьи г. Никольскаго, какъ почти единственную (если исключить замѣчанія проф. Л. В. Ходского) серьезную оцѣнку нашей денежной реформы, сдѣланную вполнѣ компетентнымъ спеціалистомъ, съ полнымъ знаніемъ дѣла. Особенно важно, что они появились какъ разъ въ моментъ возникновенія у насъ денежнаго кризиса, вызвавшаго столь разнорѣчивыя сужденія и заставившаго говорить о неудачѣ самой реформы. Въ самое послѣднее появилась ожесточенная критика нашей денежной реформы, принадлежащая перу г. *Л. Буха* [3]), доказывающаго недостаточную ея прочность вслѣдствіе ненормальнаго положенія нашего госуд. банка и вслѣдствіе его неправильной политики. Авторъ почему-то убѣжденъ, что въ положеніи нашего эмиссіоннаго банка лежитъ весь узелъ вопроса и что состояніе нашего разсчетнаго баланса играетъ въ дѣлѣ второстепенную роль. Госуд. банкъ, по его мнѣнію, можетъ при правильномъ веденіи дѣла охранять нашу денежную систему отъ всякихъ крупныхъ потрясеній, каковы бы ни были наши обороты по международной торговлѣ. Онъ долженъ сдѣлаться въ этомъ отношеніи такимъ же неуязвимымъ, какъ Banque de France, существующій около ста лѣтъ и переживший много разныхъ пертурбацій въ торгово-промышленныхъ сферахъ, но сохранившій въ неприкосновенности рессурсы денежнаго обращенія. Не касаемся здѣсь критики г. Бухомъ дѣятельности государственнаго банка, такъ какъ надѣемся коснуться этого въ другомъ мѣстѣ. Но не можемъ не указать на курьезность сравненія нашего банка именно съ французскимъ. Франція—самая богатая страна въ мірѣ, каналы ея ден. обращенія всегда были насыщены металломъ болѣе, чѣмъ слѣдовало, билетное обращеніе всегда играло и играетъ до сихъ поръ во Франціи второстепенную роль, платежный балансъ неизмѣнно склонялся и склоняется для Франціи *благопріятно* (вслѣдствіе колоссальнаго притока иностранцевъ-тури-

---

[1]) Ibid., стр. 319—322.

[2]) В. Е. 1901 г. № 8 стр. 515—553.

[3]) *Народное хозяйство* 1901 г. № 10 стр. 1—20 «Государств. банкъ и ден. реформа».

стовъ), почему Французскій банкъ такъ легко поддерживалъ правильное денежное обращеніе. У насъ при безусловно и неизмѣнно неблагопріятныхъ разсчетныхъ балансахъ и при совершенномъ отсутствіи краткосрочныхъ торговыхъ сдѣлокъ положеніе центральнаго эмиссіоннаго банка гораздо затруднительнѣе, чѣмъ во Франціи, и дѣйствовать по французскому шаблону онъ не можетъ. Другое наше замѣчаніе г. Буху: онъ не вчитался въ законъ 29 авг. 1897 г., а потому и думаетъ, что госуд. банкъ, имѣя золота на 535 мил. р., могъ бы выпустить до 1.070 мил. руб. кредит. билетовъ [1]). По закону онъ могъ бы ихъ выпустить только на 835 мил. р. Нашъ госуд. банкъ дѣйствительно слишкомъ зарвался, поддерживая частные банки, и разныя пошатнувшіяся промышленныя предпріятія. Поэтому онъ сейчасъ не можетъ выпустить кред. билетовъ ни на какую сумму, если не обезпечитъ ихъ рубль за рубль золотомъ. Иначе денежному обращенію нашему, въ виду изъятія изъ обращенія мелкихъ кред. билетовъ и нахожденія въ обращеніи огромнаго количества серебряной монеты, дѣйствительно будетъ угрожать серьезная опасность. Но это обстоятельство— результатъ не денежной реформы, а разразившагося у насъ промышленнаго кризиса. Въ виду важности этого вопроса мы считаемъ необходимымъ дать ему здѣсь посильное освѣщеніе.

IV.

1895—1898 г. были годами наибольшаго расцвѣта нашего госуд. кредита заграницей: расцѣнка нашихъ 3%-ыхъ займовъ временами превышала расцѣнку германскихъ и прусскихъ 3%-ыхъ консолей, 3½%-ые закл. листы дворянскаго банка реализовались совершенно свободно по 98 за 100, о чемъ раньше не мыслимо было даже мечтать, конверсіи нашихъ высокопроцентныхъ займовъ происходили съ полнымъ успѣхомъ даже безъ помощи заграничныхъ банкировъ, а съ помощью банкировъ оказывалось возможнымъ помѣстить 3%-ый заемъ по 92 за 100, когда еще за два—три года передъ тѣмъ за остатокъ 3%-аго займа 1891 г. съ трудомъ можно было получить 79%. Министерство финансовъ серьезно уже подумывало о замѣнѣ нашихъ 4%-ыхъ займовъ 3½%-ыми и даже 3%-ыми, кредитные билеты наши во всѣхъ главныхъ городахъ З. Европы размѣнивались на мѣстную валюту безъ всякаго учета, иностранные капиталы притекали къ намъ ежегодно десятками милліоновъ рублей, и этотъ притокъ начиналъ уже вызывать у насъ протестъ противъ «мирнаго завоеванія» Россіи, со всѣхъ сторонъ сыпались предложенія намъ займовъ на самыхъ выгодныхъ условіяхъ (этими предложеніями и воспользовались

[1]) Ibid., стр. 17 и 20.

частныя наши ж. д. общества съ цѣлью реализаціи ряда своихъ, гарантированныхъ правительствомъ изъ 4% займовъ по курсу *выше pari* на германскомъ преимущественно рынкѣ). Наши государственные финансы процвѣтали настолько, что изъ избытковъ обыкновенныхъ доходовъ надъ расходами, достигавшихъ въ 1893—1899 г.г. до 1000 мил. руб., можно было сооружать Сибирскую ж. дорогу, составить громадный золотой размѣнный фондъ и удѣлить 90 мил. руб. на увеличеніе нашего военнаго флота, за что м-ру ф-овъ 24 февр. 1898 г. данъ былъ Высочайшій рескриптъ съ выраженіемъ монаршей признательности [1]). Промышленное развитіе страны, казалось, шло гигантскими шагами: чуть не ежедневно возникали новыя грандіозныя предпріятія, съ милліонами русскихъ и иностранныхъ капиталовъ, происхожденіе которыхъ самъ министръ финансовъ не могъ себѣ объяснить, какъ онъ признавался при обсужденіи проэкта ден. реформы въ Госуд. Совѣтѣ [2]). Биржа была необыкновенно оживлена, подъемъ цѣнъ на всѣ промышленныя бумаги былъ чрезвычайный въ надеждѣ чрезвычайныхъ отъ нихъ прибылей въ будущемъ, обиліе денегъ поражало даже опытныхъ дѣльцовъ. Въ 1897 г. нашъ торговый балансъ оказался въ нашу пользу на сумму почти въ 200 мил. руб., и это не смотря на огромный ввозъ къ намъ машинъ и прочихъ орудій производства, обусловленный ростомъ нашей промышленности и носившій поэтому единовременный характеръ (будучи оплаченъ за счетъ притока въ нашу промышленность иностранныхъ капиталовъ). Расли цѣны на земли и на дома, повысилась предпринимательская прибыль, повысились заработки на многихъ промыслахъ, росли вклады въ сберегательныхъ кассахъ, росли вклады и въ частныхъ банкахъ, которые спѣшили увеличить свои основные капиталы, увеличивались рессурсы банка государственнаго, съ чрезвычайной легкостью размѣщались облигаціи ипотечныхъ банковъ, начали обстраиваться заново города, получились внезапно средства на улучшеніе ихъ благоустройства вслѣдствіе возможности на выгодныхъ условіяхъ реализовать облигаціонные займы. Ростъ промышленности обрабатывающей оффиціально [3]) опредѣлился за время съ 1893 г. по 1898 г. въ 161% (съ 1.010 мил. руб. въ 1892 г. до 1.816 мил. руб. въ 1897 г.), при чемъ особенно подчеркивалось необыкновенное развитіе горнаго дѣла (исчислялось, что въ 1892 г. было добыто каменнаго угля 424 мил. пудовъ, нефти—299 мил. п.. чугуна выплавлено 64 мил., желѣза выдѣлано 29 и стали 31 мил. пуд., а въ 1898 г. соотвѣтствую-

[1]) Собр. узак. 1898 г. ст. 333.

[2]) Протоколы, стр. 29.

[3]) Всепод. докл. м-ра ф-овъ на 1900 г., В. Фин. 1900 г. № 1, стр. 5.

щихъ продуктовъ—746, 507, 134, 30 и 90 мил. пуд.), и это не смотря на неурожаи въ 1897—1898 г.г. Желѣзнодорожная сѣть частная и казенная развивалась съ неслыханной дотолѣ быстротой, а старыя бездоходныя ж. дороги вдругъ стали давать доходъ, почти избавившій госуд. казначейство отъ приплатъ по гарантіи ихъ обязательствъ. Казалось, не только все обстоитъ благополучно въ нашемъ народномъ и государственномъ хозяйствахъ, но благополучію этому не предвидится и конца. Критика дѣятельности нынѣшняго м-ва ф-овъ казалась окончательно посрамленной самими фактами, значеніе которыхъ трудно было отрицать. Но вотъ со второй половины 1898 г. разражается въ З. Европѣ почти внезапно *денежный кризисъ*, заставившій французскій банкъ повысить учетъ до 3%, англійскій до 4%, австро-венгерскій до 5,4%, а германскій и нашъ государственный даже до 6%. Кризисъ этотъ отразился не очень существенно на цѣнахъ фондовъ главнѣйшихъ государствъ, но реализація новыхъ займовъ была сразу сильно затруднена въ сравненіи съ предыдущимъ временемъ. Война С. А. Соед. Штатовъ съ Испаніей, дипломатическое столкновеніе Англіи съ Франціей изъ за Фашоды, поѣздка герм. имп. Вильгельма II въ Турцію, сопровождаемая усиленіемъ вліянія Германіи на ближнемъ Востокѣ въ ущербъ другимъ державамъ и другія болѣе мелкія событія не мало способствовали тревожному настроенію биржъ, которое не могло быть, къ сожалѣнію, успокоено согласіемъ всѣхъ державъ собраться по призыву нашего Государя Императора для обсужденія его предложеній, клонящихся къ поддержанію общаго мира. Деньги быстро и круто отлили изъ Европы въ уплату по разсчетному балансу съ Америкой, которая не только приняла въ огромномъ количествѣ обратно свои размѣщенные въ Европѣ фонды, но и потребовала наличнаго золота, ввозъ котораго въ 1898 г. въ Америку превысилъ почти на 130 мил. долларовъ вывозъ, тогда какъ прежде Америка являлась одной изъ главныхъ поставщицъ золота для Европы. Неудивительно поэтому, что когда учетно-ссудный процентъ сталъ возвышаться въ Европѣ, въ Америкѣ онъ не превышалъ 2—3%, особенно частный дисконтъ. Само собою, что внезапный отливъ золота въ Америку былъ только ближайшей причиной наступившаго въ Европѣ денежнаго кризиса. Послѣдній подготовлялся уже въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, благодаря необыкновенному росту европейской промышленности и отливу огромныхъ капиталовъ во внѣевропейскія предпріятія. Количество находившихся въ обращеніи денегъ переставало быть достаточнымъ для растущихъ торгово-промышленныхъ предпріятій, хотя это еще и не означало уменьшенія золотыхъ запасовъ въ странахъ, нуждавшихся въ деньгахъ. Дѣйствительно мы видимъ, что въ 1898 г.

ввозъ золота въ Англію превысилъ вывозъ почти на 7 мил. ф. ст., въ Германію—на 103 мил. мар., въ Россіи золотые запасы возрасли также на 121 мил. руб., а между тѣмъ именно въ этихъ странахъ всего болѣе ощутился денежный кризисъ; напротивъ во Франціи, которая въ этомъ году потеряла своего золота на 114 мил. фр., кризисъ остался почти незамѣченнымъ, а это отъ того именно, что ростъ промышленности въ Германіи, Англіи и Россіи *относительно* былъ сильнѣе, нежели во Франціи, населеніе которой кромѣ того имѣетъ чрезвычайно большія сбереженія въ золотой и серебряной монетѣ. Какъ бы то нибыло, но въ 1898 г. кризису придали не особенно большое значеніе, особенно у насъ, считая его скоропреходящимъ и вызваннымъ не совсѣмъ обыкновенными событіями. Тонъ м-ра ф-овъ во всепод. докладѣ на 1899 г. звучалъ вполнѣ увѣренно, успокоительнымъ тономъ отличались и «экономическія обозрѣнія 1898 г.» напечатанныя въ №№ 2 и 3 оффиціальнаго нашего *Вѣстника финансовъ*. Но нельзя сказать, чтобы кризисъ мы встрѣтили неподготовленными. Несомнѣнно о готовящихся событіяхъ министерство финансовъ было увѣдомлено заблаговременно и успѣло принять нѣкоторыя мѣры для будущей борьбы съ безденежіемъ и съ невозможностью выгодной реализаціи новыхъ нашихъ займовъ. Этимъ объясняется та лихорадочная поспѣшность, съ которою была произведена въ 1898 г. конверсія всѣхъ нашихъ займовъ, какіе только было можно конвертировать,—конверсія закл. листовъ дворянскаго и крестьянскаго банковъ, конверсія облигацій нашихъ частныхъ ипотечныхъ банковъ,—реализація цѣлаго ряда ж. д. займовъ, наконецъ обезпеченіе сбыта нашихъ бумагъ, выпущенныхъ въ свое время въ кред. валютѣ, заграницу. Обезпеченіе это было достигнуто Выс. указомъ 6 марта 1898 г., по которому повелѣно было купоны и тиражныя свидѣтельства нашей 4%-ой ренты принимать въ уплату таможенныхъ сборовъ и оплачивать въ иностраной валютѣ заграницею по курсу дня à vue на Петербургъ и во всякомъ случаѣ не ниже соотношенія 100 р.=266,67 фр.= =216 мар.=10 £ 11 sh 5 d.=128 гол. гульд. Этимъ 4%-ая рента приравнивалась къ тѣмъ займамъ, которые съ самаго начала были выпущены въ иностранной валютѣ, и предполагалось, что заграничные капиталисты станутъ свидѣтельства 4%-ой ренты покупать столь же охотно, какъ и прочихъ нашихъ «металлическихъ» займовъ. Еслибы права, присвоенныя вновь госуд. рентѣ (къ 1898 г. весь ея выпускъ составлялъ сумму 1.950 мил. руб.), были распространены и на другіе наши займы, выпущенные первоначально въ кред. валютѣ (сумма ихъ, кромѣ ренты, доходила до 1 милліарда руб. къ 1898 г.), то это могло бы просто обозначать желаніе правительства обезпечить

своихъ прежнихъ кредиторовъ отъ возможнаго пониженія курса кред. рублей въ случаѣ пріостановки когда-нибудь ихъ размѣна: до денежной реформы они вѣдь могли разсчитывать на повышеніе когда-нибудь кред. рубля до его нариц. цѣны, послѣ же совершившейся девальваціи на уровнѣ 66²/₃% стоимости рубля можно было въ будущемъ разсчитывать уже только на одно пониженіе этого курса отъ установленнаго курса. Но такъ какъ новая льгота дана была только держателямъ 4%-ой ренты и распространялась и на всѣхъ *будущихъ* владѣльцевъ вновь выпускаемой ренты, то очевидно *старые* кредиторы здѣсь были не при чемъ, и рѣчь шла именно о расширеніи сбыта ренты за границу,—другими словами о возможности заключать заграницей новые займы безъ всякаго объ этомъ объявленія (просто путемъ продажи черезъ посредниковъ-банкировъ новыхъ выпусковъ ренты, которые производились отдѣльными серіями по мѣрѣ надобностей госуд. казначейства). Мы уже говорили о томъ, какою крупною ошибкой была указанная мѣра [1]): она подтверждала для мнительныхъ и безъ того нашихъ заграничныхъ кредиторовъ неувѣренность самого нашего правительства въ прочности размѣна кредит. билетовъ, ибо, если таковой былъ обезпеченъ, къ чему требовалось установленіе *въ законодательномъ порядкѣ* паритета новой русской валюты на иностранныя? Уже было объявлено, что кред. билеты размѣниваются на рубли золотомъ, считая 1 руб.=¹/₁₅ имперіала, извѣстно было что такое новый золотой рубль, сколько онъ содержитъ чистаго золота, а, слѣдовательно, былъ извѣстенъ и его теоретическій паритетъ на франки, марки и т. д., какъ извѣстенъ всему свѣту паритетъ франка, марки, фунта стерл., для которыхъ никакого *законнаго* паритета при оплатѣ французскихъ, германскихъ или англійскихъ займовъ не существуетъ [2]). Наше министерство финансовъ могло оплачивать купоны 4%-ой ренты по курсу дня на Петербургъ во всѣхъ городахъ З. Европы, гдѣ имѣлись у него коммиссіонеры и безъ особаго для этого законодательнаго акта, такъ какъ не пересылать же было для этого ненужныхъ заграничнымъ нашимъ кредиторамъ новыхъ нашихъ золотыхъ монетъ. Не говоримъ уже объ ужасныхъ послѣдствіяхъ обращенія долга, заключеннаго въ русской валютѣ, въ долгъ, писанный не иностранную валюту, еслибы несчастныя обстоятельства (война) заставили пріостановить размѣнъ. Россія тогда оказалась бы на краю банкротства, такъ какъ оплатить *всѣ* свои займы золотомъ (въ ренту имѣлось въ виду об-

---

[1]) См. Рус. госуд. кредитъ, т. III, вып. I, стр. 109—110.

[2]) Напротивъ, въ этихъ странахъ въ цѣляхъ препятствія уходу внутреннихъ займовъ за границу оплата купоновъ ихъ вовсе не производится въ заграничной валютѣ и въ заграничныхъ мѣстахъ.

ратить и другіе старые наши внутренніе займы, какъ равно производить въ ней же выпуски и новыхъ займовъ) она была бы, конечно, не въ состояніи и должна была бы свое обѣщаніе нарушить. Заграницей это отлично понимали, почему 4%-ая рента и не получила тамъ широкаго распространенія.

1899-ый годъ оказался несравненно болѣе тяжелымъ нежели предыдущій, особенно для Россіи. Не смотря на то, что приливъ золота въ Англію, Германію и Францію значительно усилился въ этомъ году (въ Англію до 11 мил. ф. ст., въ Германію до 115 мил. мар. во Францію до 150 мил. мар.), недостатокъ денегъ сталъ ощущаться гораздо сильнѣе въ этихъ странахъ, чѣмъ прежде, сообразно съ чѣмъ сталъ возвышаться и учетный процентъ въ центральныхъ эмиссіонныхъ банкахъ и это не смотря на безусловное возрастаніе добычи золота въ 1899 г. сравнительно съ 1897 г. и 1898 г. (для 1897 г.—47,7 мил. ℔, 1898 г.—57,5 мил. ℔, 1899 г.—62,7 ℔ [1]). Но торговый балансъ 1898—99 отчетнаго года далъ превышеніе въ пользу С. Американскихъ Соед. Штатовъ до 600 мил. дол., что вызвало новый отливъ денегъ изъ Европы (отчасти пополненный приливомъ золота въ Европу изъ другихъ странъ, преимущественно Австраліи, Ю. Африки, Индіи). Отливъ этотъ увеличился вслѣдствіе усиленной биржевой спекуляціи съ американскими, а затѣмъ и съ туземными цѣнностями. Естественно, началась борьба за золото, запасы котораго въ З. Европѣ, хотя и не исчезали, но не возрастали въ той же прогрессіи, въ которой возрастала ея промышленность (характерно, что если бы по распространенной теоріи количество денежныхъ знаковъ играло бы роль для установленія цѣнности денегъ, то цѣны товаровъ должны были бы сильно понизиться, а на золото возрасти, но ничего подобнаго не происходило: цѣны товаровъ скорѣе возвышались въ зависимости отъ удороженія капиталовъ, каковое выражалось именно въ возвышеніи учетно-ссуднаго процента). Въ іюнѣ англійскій банкъ, понизившій было дисконтъ до 3%, снова повысилъ его до $3^1/_2$%, а германскій, понизившій было до 4%% свой учетъ, повысилъ его до $4^1/_2$%. Извѣстіе о трансваальской войнѣ (въ октябрѣ 1899 г.) сопровождалось тотчасъ же повышеніемъ учета во всѣхъ банкахъ, въ томъ числѣ въ Англійскомъ сперва до $4^1/_2$, а затѣмъ до 5%, въ Германскомъ до 6%. Въ ноябрѣ 1899 г. даже французскій банкъ повысилъ учетъ до $3^1/_2$%, а англійскій до 6%. Извѣстіе о пораженіи Буллера, вызвавшее слухи о прекращеніи въ Лондонѣ платежей золотомъ, заставило Французскій банкъ довести учетъ до $4^1/_2$%, гер-

[1]) Вѣстн. фин. 1900 г. № 3, стр. 122.

манскій до 7%. Чрезвычайно характерно, что этотъ денежный кризисъ не отразился сразу на промышленно-торговой дѣятельности западно-европейскихъ странъ, напротивъ спекулятивныя бумаги расцѣнивались чрезвычайно высоко, несообразно съ доходностью, понизились въ цѣнахъ только госуд. фонды, но и то незначительно. Со второй половины года однако всѣ бумаги начинаютъ падать, такъ какъ ихъ выбрасываетъ на рынокъ въ огромномъ количествѣ Англія, начиная съ трансваальскихъ бумагъ и продолжая американскими желѣзнодорожными, а сообразно съ тѣмъ падаютъ и госуд. фонды (англійскіе консоли съ средняго курса 1898 г. въ 111 на 100 понизились до 98, Французская рента съ 102,8 до 98⁷/₈, Германскіе 3%-ые съ 95,5 до 87,6). Нигдѣ однако денежный кризисъ не разразился съ такою силою, какъ въ Россіи съ ея громаднымъ заграничнымъ долгомъ, неестественнымъ за счетъ иностранныхъ капиталовъ развитіемъ промышленности и плачевными результатами урожаевъ послѣднихъ трехъ лѣтъ (1897—1899). Мы указывали выше на мнѣніе проф. П. А. Никольскаго, что для этого кризиса у насъ въ Россіи имѣлись свои собственныя условія (помимо общеевропейскихъ), происходящія отъ того, что у насъ была слишкомъ сильно при девальваціи *понижена* цѣнность кред. рубля, вслѣдствіе чего населенію потребовалось большее количество денежныхъ знаковъ, котораго ему министерство финансовъ не дало. Мнѣніе это опровергается уже тѣмъ, что именно по случаю реформы (которая *кредитнаго* рубля вовсе и не затрогивала, давъ ему только золотое основаніе, размѣръ котораго имѣлъ, конечно, громадное значеніе для международныхъ нашихъ оборотовъ, но никакого почти вліянія на внутреннемъ рынкѣ имѣть не могъ) количество денежныхъ знаковъ въ обращеніи весьма значительно было увеличено. При такихъ условіяхъ откуда же могло явиться *безденежье*? Ощущеніе его конечно могло и должно было произойти отъ сокращенія кредита, оказываемаго государственнымъ и частными банками, а дороговизна денегъ могла опредѣляться повышеніемъ учета. Но учетную норму нашего госуд. банка при дороговизнѣ у насъ денегъ вообще никакъ нельзя признать въ 1899 г. высокою. Въ январѣ 1899 г. она была всего на уровнѣ 5%, въ маѣ понизилась даже до 4½%, съ 20 іюня снова доведена только до 5%, а въ августѣ повысилась до 5½%, въ концѣ сентября до 6% и 11 декабря до 7%. Частные банки брали, конечно, значительно дороже, особенно по онкольной операціи. Что же касается до открываемаго государственнымъ банкомъ кредита, то таковой не только не былъ сокращенъ, но даже значительно увеличенъ: сравнительно съ предыдущимъ 1898 годомъ учетъ векселей возросъ къ 1 мая на 22 мил. р., къ 1 іюня на

36 мил. р., къ 1 іюля на 48 мил. р., къ 1 авг. на 62 мил. р., къ 1 сент. на 68 мил. р., къ 23 сент. (день биржевого кризиса) на 73 мил. р. (на 56%). а къ серединѣ октября учетъ возросъ до 211 мил. руб. (болѣе противъ прошлаго года на 82 мил. р., или на 64%). На 1 янв. 1900 г. операціи госуд. банка выразились въ слѣдующихъ цифрахъ: учетъ векселей—245 мил. руб., спеціальные текущіе счеты, обезпеченные цѣнными бумагами, промышленныя, товарныя и другія ссуды—139,2 мил. руб. (противъ 98,1 мил. руб. къ 1 янв. 1899 г. [1]). Госуд. банку въ видѣ временнаго отступленія отъ его устава было разрѣшено открывать кредиты и выдавать ссуды подъ негарантированныя бумаги, переучитывать частнымъ банкамъ мелкіе и вообще не принимаемые государственнымъ банкомъ къ переучету векселя, продолжать частнымъ банкамъ переучеты съ 3 мѣсяцевъ до 8. Надо еще добавить что въ 1899 г. уже дѣйствовали три разсчетныхъ отдѣла (въ главныхъ нашихъ промышленныхъ центрахъ), что, конечно, также въ значительной степени сокращало потребность въ наличныхъ денежныхъ знакахъ. Слѣдовательно объ искусственномъ стѣсненіи денежнаго рынка вслѣдствіе недостатка наличныхъ денежныхъ знаковъ или же сокращенія кредитовъ госуд. банкомъ не могло быть рѣчи. Конечно, потребность въ деньгахъ возрастала въ гораздо большей пропорціи, нежели ихъ количество, но корень вопроса не могъ лежать въ этомъ количествѣ. Однако наше общественное мнѣніе и выразительница его-печать увидѣли главную причину кризиса въ недостаткѣ денегъ, обусловленномъ введеніемъ у насъ... золотой валюты! Безденежье происходило будто бы потому, что мы, наконецъ, обзавелись настоящими деньгами и разстались съ неразмѣнными кред. билетами, въ которыхъ и заключалось-то наше истинное благополучіе. Само министерство финансовъ, хотя этихъ воззрѣній, понятно, и не раздѣляло, но, очевидно не могло еще окончательно освободиться изъ-подъ вліянія количественной теоріи денежнаго обращенія и полагало, что искусственное увеличеніе золотыхъ запасовъ какого-либо государства способно предотвратить или уменьшить кризисъ. Не иначе какъ такимъ воззрѣніемъ можно объяснить послѣдовавшее въ сентябрѣ 1899 г. предложеніе со стороны нашего м-ва ф-овъ имперскому германскому банку 6 мѣсячной ссуды изъ нашего государственнаго банка по 4% годовыхъ въ суммѣ 250 мил. мар. золотомъ (115,7 мил. руб.) изъ имѣвшагося тогда еще у насъ золотого запаса въ банкѣ и заграницей въ размѣрѣ 983,4 мил. р. Нашъ м-ръ ф-овъ указывалъ, что Германскій банкъ выну-

[1]) Отч. Госуд. Банка за 1899 г. стр. 50; за 1900 г. стр. 50.

жденъ вслѣдствіе недостатка золота держать высокій дисконтъ, обусловливающій высокій дисконтъ и нашего госуд. банка, наше же золото поможетъ ему и нашему банку этотъ дисконтъ понизить. Однако президентъ герм. банка докторъ Кохъ отвѣтилъ (23 окт. 1899 г.), что, глубоко цѣня любезное предложеніе русскаго правительства, германскій банкъ *не въ состояніи принять его* и что онъ вынужденъ предпочесть, чтобы нормальное состояніе германскаго денежнаго рынка возстановилось бы само собою и при помощи собственныхъ средствъ и рессурсовъ, даже въ томъ случаѣ, еслибы притокъ этихъ средствъ на денежный рынокъ въ настоящемъ году совершался медленнѣе, нежели обыкновенно въ подобныя эпохи [1]). Такимъ образомъ въ Германіи предпочитали, чтобы дѣло шло своимъ естественнымъ порядкомъ, чтобы зарвавшаяся промышленность внѣ соотвѣтствія съ потребностями рынковъ не была искусственно поддерживаема банкомъ и вздуваема при посредствѣ низкаго учетнаго процента, обусловленнаго дешевою помощью, пришедшею извнѣ. Необходимо замѣтить, что предложеніе запасовъ золота центральному эммисіонному банку державы, въ общемъ враждебно къ намъ настроенной,—крайне опасная мѣра на случай могущихъ возникнуть политическихъ осложненій, и съ этой точки зрѣнія надо радоваться отклоненію германскимъ банкомъ предложенной ему нами ссуды.

Въ началѣ августа 1899 г. м-во ф-совъ сдѣлало попытку успокоить взволнованное промышленнымъ и денежнымъ кризисомъ общество слѣдующимъ объявленіемъ, напечатаннымъ во всѣхъ газетахъ [2]). «Въ теченіе послѣдняго времени на русскихъ биржахъ замѣчалось рѣзкое паденіе цѣнъ многихъ бумагъ, преимущественно дивидендныхъ. Причины этого явленія кроются отчасти въ общихъ условіяхъ всѣхъ вообще европейскихъ денежныхъ рынковъ, отчасти же въ послѣднихъ событіяхъ русской торгово-промышленной жизни. Подъ вліяніемъ отлива в. значительныхъ капиталовъ на дальній востокъ и другія мѣста Азіи, въ Африку и Австралію и вслѣдствіе оживленія промышленной дѣятельности въ Западно-Европейскихъ государствахъ, привлекающей къ себѣ не малыя средства, денежные рынки испытываютъ сильное стѣсненіе, которое проявляется въ паденіи цѣнъ большей части процентныхъ бумагъ, даже первоклассныхъ, и въ повышеніи учетнаго процента. Такое положеніе дѣлъ на западно-европейскихъ ден. рынкахъ отразилось, конечно, и у насъ, но не въ такой степени, какъ этого можно было ожидать,

---

[1]) Дѣло кред. канц. Отд. II, ст. I, № 56 за 1899 г.

[2]) См. *Новое Время* 3 авг. 1899 г. № 8416.

ибо курсъ 4%-ой ренты противъ высшаго своего уровня (мартъ 1898 г.) упалъ только на $2^1/_4$%, а учетъ поднятъ съ $4^1/_2$ до $5^1/_2$%. Несомнѣнно, что еслибы Россія оставалась еще нынѣ при обращеніи неразмѣнныхъ бум. знаковъ, то настоящее положеніе мірового денежнаго рынка отразилось бы гораздо сильнѣе въ нашихъ дѣлахъ въ видѣ паденія курса и всѣхъ печальныхъ, связанныхъ съ этимъ фактомъ, явленій. За самое послѣднее время на нашу биржу оказываютъ также вліяніе затрудненія въ дѣлахъ нѣкоторыхъ крупныхъ предпринимателей. Затрудненія эти являются слѣдствіемъ прошлыхъ увлеченій. Недавнее оживленіе нашей торгово-промышленной дѣятельности, весьма полезное для страны, сопровождалось биржевою спекуляціей и учрежденіемъ нѣкоторыхъ предпріятій въ размѣрахъ, не соотвѣтствующихъ имущественной состоятельности ихъ учредителей. Эти обстоятельства въ связи съ крайне неправильнымъ управленіемъ нѣкоторыми промышленными предпріятіями, привели въ разстройство дѣла отдѣльныхъ капиталистовъ, что въ свою очередь отразилось на биржѣ усиленнымъ предложеніемъ бумагъ предпріятій, связанныхъ съ ихъ именемъ, и возникновеніемъ опасеній за будущность ряда другихъ дѣлъ. По поводу настоящаго положенія вещей м-во ф-овъ считаетъ необходимымъ замѣтить, что госуд. казначейство и госуд. банкъ находятся въ отличномъ состояніи. *Общее положеніе промышленныхъ предпріятій вполнѣ удовлетворительно*, причемъ замѣчается *чрезвычайный ростъ промышленности, обезпеченной безпрерывно возрастающимъ спросомъ* и таможеннымъ огражденіемъ отъ иностранной конкуренціи. *Урожай*, являющійся однимъ изъ *главныхъ основаній платежной и покупательной силы населенія*, въ общемъ удовлетворителенъ. При указанныхъ *благопріятныхъ условіяхъ нашей внутренней экономической жизни* не можетъ быть и рѣчи о возможности возникновенія какого бы то ни было общаго торгово-промышленнаго кризиса. Поэтому можно надѣяться, что русскій денежный рынокъ и биржи освободятся отъ вліянія событій самаго послѣдняго времени и будутъ регулироваться главнымъ образомъ общими условіями торгово-промышленной жизни—міровой и русской, если, конечно, денежная сфера и публика, наученная печальнымъ опытомъ, не будутъ вновь поддаваться спекулятивнымъ увлеченіямъ».

Изъ этого объявленія видно, что м-во ф-овъ не постигало еще всей глубины постигшаго наше отечество кризиса, вызваннаго именно чрезвычайнымъ ростомъ нашей промышленности, вовсе не обезпеченной «все возрастающимъ спросомъ», такъ какъ «платежныя и покупательныя силы населенія» дѣйствительно зависѣли у насъ *только отъ урожаевъ*, а урожаи 1897—98 г.г. были плохіе, уро-

жай же 1899, хотя въ общемъ и оказался выше средняго, вышелъ очень пестрымъ, такъ какъ во многихъ губерніяхъ погибъ совершенно. Мы уже давно ничего не накопляли, мы жили въ долгъ, занимая заграницей и тратя полученныя оттуда деньги на развитіе промышленности обрабатывающей и на разработку нашихъ горныхъ богатствъ, тогда какъ потребитель исчезалъ съ ужасающей быстротою. Биржа, естественно, отмѣчала это явленіе пониженіемъ всѣхъ, даже солидныхъ, дивидендныхъ бумагъ. Все это было бы вполнѣ естественно, если бы на ряду съ этимъ не возрасталъ ввозъ къ намъ заграничныхъ товаровъ, на покупку которыхъ находились деньги, исчезавшія какъ только заходила рѣчь о товарахъ туземнаго производства. Мало того, на главный предметъ отпускной торговли нашей цѣны падали (для ржи и овса съ 69,7 и 67,2 к. за пудъ въ іюнѣ до 63,1 и 60,1 к. въ іюлѣ и 61,8 к. и 53 к. въ ноябрѣ, когда и пшеница, державшаяся до сентября на сравнительно высокомъ уровнѣ 93,4—94,2 к. упала до 89 к. [1]), цѣны же на заграничные товары и произведенія нашей внутренней индустріи возрастали. Естественно негодованіе нашего финасоваго вѣдомства, обманувшагося въ своихъ надеждахъ, на заправилъ, стоявшихъ во главѣ биржи и банковъ, которые своими неумѣлыми (иногда явно преступными) дѣйствіями усиливали общую панику. «Наша биржа», писалъ оффиціозный органъ м-ва ф-овъ [2]): «сама ухитряется чутъ не создавать биржевые кризисы, для которыхъ *нѣтъ ни мѣста, ни серьезныхъ причинъ*, и совершенно искусственно создавать панику вмѣсто того, чтобы руководить, какъ это подобало бы ей, биржевой публикой. Но гдѣ же обычные руководители биржи? Вѣдь въ благопріятный періодъ продолжительнаго подъема иные изъ банковъ не останавливались передъ патронированіемъ нѣкоторыхъ весьма слабыхъ предпріятій, повышенная расцѣнка которыхъ растаяла при первомъ затрудненіи рынка. Кому же, какъ не имъ, дать тонъ всегда неопытной и податливой биржевой публикѣ въ то время, когда нужна лишь небольшая выдержка, не болѣе! Не искусственно создавать совершенно ненужныя потери, предоставивъ эту публику самой себѣ, а предостеречь ее отъ нихъ, вотъ, казалось бы, единственная и обоюдно при томъ выгодная задача нашего банковаго міра. Пора бы покончить съ миѳомъ о *несуществующемъ кризисѣ* и побережливѣе отнестись къ интересамъ публики, не увлекая ее ни въ повышательную, ни въ понижательную игру, тогда и стремительныя паденія серьезныхъ бумагъ сдѣлаются совершенно немыслимыми».

---

[1]) Вѣст. фин. 1900 г. № 1, стр. 25.

[2]) Торгово-промышленная газета 1899 г. № 209 (отъ 24 сент.).

Эти справедливые упреки по адрессу нашихъ биржевыхъ сферъ не оказали на нихъ, конечно, никакого вліянія, такъ какъ биржевые дѣльцы именно въ мутной водѣ ловятъ рыбу, и начавшійся въ Россіи кризисъ не могли же они упустить изъ рукъ, какъ ловкій поводъ къ экзекутированію цѣлаго ряда онкольныхъ счетовъ, на которыхъ часто извѣстныя бумаги только «числились», не существуя въ натурѣ, и надо же было какъ-нибудь раздѣлаться съ назойливой кліентурой, желавшей получить свои, давно прикарманенныя дѣльцами, деньги обратно. Послѣ пониженія самыхъ солидныхъ бумагъ 22—23 сент. послѣдовало опять ихъ повышеніе, также впрочемъ носившее искусственный характеръ, и тщетны были угрозы оффиціальной газеты [1]) необходимостью покончить съ истинными причинами биржевыхъ краховъ и недочетовъ въ быстро оживившемся у насъ промышленномъ дѣлѣ»,—поставить вопросъ объ организаціи биржи и о пересмотрѣ акціонернаго законодательства на ближайшую очередь (что давно бы уже и было сдѣлано, еслибы не тормозилась работа извѣстной комиссіи П. П. Цитовича подъ вліяніемъ на м-во ф-овъ именно биржевыхъ дѣльцовъ и лицъ, въ нихъ заинтересованныхъ). Въ концѣ октября (23) выступило съ своимъ компетентнымъ разъясненіемъ запутаннаго вопроса само министерство финансовъ, напечатавъ его въ своемъ оффиціальномъ органѣ [2]), *Правительственномъ вѣстникѣ* и во всѣхъ другихъ газетахъ. Это разъясненіе прежде всего опровергало высказываемое повсюду мнѣніе, что денежный кризисъ произошелъ отъ недостатка въ обращеніи денежныхъ знаковъ, тогда какъ количество ихъ изъ годъ въ годъ возрастало (въ среднемъ съ 1.095,6 мил. руб. въ 1893—95 г.г., до 1.102,3 мил. р. въ 1896 г., 1.154,6 мил. р. въ 1897 г., 1.286,9 мил. руб. въ 1898 г., 1.360,6 мил. р. въ 1899 г.) и не могло уменьшиться вслѣдствіе отлива заграницу потому, что вексельный курсъ все время былъ для насъ настолько выгоденъ (не перешелъ такъ наз. золотой точки), что пересылка наличныхъ денегъ не имѣла смысла, и если таковыя попадали заграницу отъ путешественниковъ, приграничныхъ жителей и т. п., то ихъ количество во всякомъ случаѣ ничтожное. Доказывалось это отсутствіемъ въ крупныхъ заграничныхъ центрахъ замѣтныхъ запасовъ русской золотой монеты *новаго чекана* и доставкою намъ отъ заграничныхъ банкировъ самаго ничтожнаго числа русской монеты, среди иностранной (346 т. р. на 38 мил. р.), тогда какъ послѣдняя принимается по вѣсу, а русская по нариц. цѣнѣ, и, слѣдова-

---

[1]) Idem., № 216 отъ 3 окт. 1899 г.

[2]) 1899 г. *Вѣстн. Финансовъ* № 43.

тельно, банкиромъ всего выгоднѣе доставлять именно русскую монету. Поэтому нашей золотой монеты заграницей можетъ быть только на нѣсколько милліоновъ рублей, но за то нѣтъ тамъ въ сколько-нибудь значительномъ количествѣ кред. билетовъ, которыхъ десятки милліоновъ рублей находились на заграничныхъ биржахъ до возстановленія размѣна, какъ матеріалъ для игры, и, если даже принять въ соображеніе погашеніе въ послѣднее время серій госуд. казначейства (которыя впрочемъ никогда, широкаго обращенія, какъ денежные знаки, не имѣли, а пріобрѣтались преимущественно для полученія по нимъ процентовъ), то все же сумма денежныхъ знаковъ теперь на 157 мил. р. больше, чѣмъ до реформы. Неосновательно было, по мнѣнію м-ва ф-овъ, и опасеніе за прочность размѣна кред. билетовъ, количество которыхъ въ обращеніи составляло всего 540 мил. р., а золотая наличность банка 856 мил. р., тогда какъ по закону это обезпеченіе могло не превышать 270 мил. руб.; къ осени 1897 г. золотое обезпеченіе кред. билетовъ составляло 113%, а теперь 158%, въ сентябрѣ 1897 г. всего золота въ банкѣ и въ обращеніи было на 1.209,8 мил. руб., а въ октябрѣ 1899 г.— 1.524 мил. руб. «Изложенныя данныя пріобрѣтаютъ тѣмъ болѣе существенное значеніе и тѣмъ болѣе свидѣтельствуютъ о твердости денежной реформы, что съ самыхъ первыхъ шаговъ реформу эту сопровождаютъ далеко неблагопріятныя для упроченія ея обстоятельства. Достаточно указать на плохіе урожаи хлѣбовъ въ Россіи въ 1897 и 1898 г.г., на сократившіеся вслѣдствіе этого размѣры нашей отпускной торговли, на цѣлый рядъ международныхъ осложненій послѣдняго времени, къ числу которыхъ надо отнести: волненія на о. Критѣ и въ Арменіи, греко-турецкую войну, сильныя затрудненія въ Китаѣ, войну Америки съ Испаніей и наконецъ войну Англіи съ Трансваалемъ, наконецъ, на общее совершенно исключительное вздорожаніе капиталовъ на иностранныхъ рынкахъ». Въ виду блестящаго состоянія золотой наличности госуд. банка м-во ф-овъ тѣмъ болѣе считало страннымъ совѣтъ, который ему многіе давали,—выпустить новые кред. билеты, когда запасъ кред. билетовъ въ банкѣ, не считая золота, составлялъ въ октябрѣ 90 мил. р. и превышалъ весьма значительно прежнюю наличность билетовъ въ госуд. банкѣ, значившуюся на 1 окт. 1892—96 г.г. (18,6—57,4 мил. р.). Да и какимъ путемъ банкъ можетъ выпустить въ обращеніе деньги? Только путемъ учета векселей и выдачи ссудъ. Но съ 1 авг. по 16 окт. 1899 г. затраты на учетно-ссудную операцію возрасли съ 268,9 до 324 мил. р., при чемъ *сумма открытыхъ вексельныхъ кредитовъ исчерпана менѣе, чѣмъ на половину.* «Если при всѣхъ этихъ условіяхъ учетно-ссудныя операціи банка

нынѣ не достигли наивысшаго предѣла за прежніе годы (406 мил. р. къ концу 1895 г.), то надо думать, что либо нужда въ деньгахъ не такъ велика, какъ многіе утверждаютъ (это в. вѣроятно, если принять во вниманіе увеличеніе затратъ частныхъ банковъ, собственно на учетъ, слишкомъ на 200 мил. руб. противъ 1896 г.), либо лица и учрежденія, домогающіяся кредита, не могутъ представить благонадежныхъ векселей или вѣрныхъ обезпеченій». Въ заключеніе м-во ф-овъ сообщало на основаніи оффиціальныхъ данныхъ, что состояніе госуд. казначейства вполнѣ благопріятно и что ни *для чрезвычайныхъ, ни для обыкновенныхъ расходовъ никакихъ займовъ не понадобится*, указывало на то, что денежныя затрудненія теперь наблюдаются во всей Европѣ и въ еще болѣе рѣзкой формѣ, чѣмъ у насъ, что тамъ повышенъ дисконтъ, и мы должны повышеніемъ дисконта у себя задерживать отливъ отъ насъ золота, что отсутствіе размѣна кред. билетовъ не гарантируетъ внутренняго рынка отъ вліянія затрудненій, происходящихъ на міровомъ рынкѣ (доказательство— теперешнія осложненія на вѣнскомъ рынкѣ и у насъ раньше, когда учетный процентъ госуд. банка доходилъ и до 9%, стоя на 6% при 3%-омъ учетѣ въ Лондонѣ и не выходя изъ 6% по цѣлымъ годамъ). «Итакъ наша торговля и промышленность должны считаться съ несомнѣннымъ фактомъ вздорожанія денегъ. Обстоятельство это, конечно, нельзя признать благопріятнымъ, и оно не могло не быть учтено биржею при расцѣнкѣ бумагъ. Но усматривать въ этомъ явленіи что-либо необычайное или особливо опасное нѣтъ никакихъ основаній. Исключительно быстрый ростъ нашей промышленности можетъ, конечно, нѣсколько замедлиться вслѣдствіе вздорожанія капитала, но здоровое развитіе производительныхъ силъ страны едва ли отъ этого пострадаетъ, Вопросъ однако осложненъ другими обстоятельствами. Такъ нѣкоторыя занимающіяся кред. операціями учрежденія и лица, не взирая на совѣты и указанія м-ва ф-овъ, вели свои дѣла не достаточно предусмотрительно, забывая основное правило банковаго дѣла о соотвѣтствіи краткосрочнымъ пассивамъ краткосрочныхъ же активовъ. Извѣстная сумма частныхъ цѣнныхъ бумагъ не была твердо размѣщена, а выпущены онѣ были нерѣдко по высокой цѣнѣ, главнымъ образомъ для цѣлей чисто биржевой спекуляціи, которою увлеклась и публика, не смотря на предупрежденія м-ва ф-овъ. Бумаги эти, конечно, производятъ давленіе на биржу. Засимъ есть предприниматели, которые взялись за дѣла, не имѣя капитала въ разсчетѣ на кредитъ подъ сомнительныя цѣнности. Всѣ подобныя лица, конечно, теперь оказались въ затрудненіи. Они-то преимущественно и жалуются на безденежье отчасти въ свое оправданіе, отчасти въ надеждѣ этимъ путемъ побудить м-во ф-овъ

къ выдачѣ денегъ подъ недостаточныя обезпеченія. Но въ своихъ затрудненіяхъ они сами, прежде всего, виноваты, хотя надлежитъ признать, что вышеуказанныя неправильности были отчасти облегчены и *несовершенствомъ устарѣвшаго биржевого и акціонернаго законодательства*. Сравнительно съ общимъ числомъ крѣпкихъ и правильно ризвивающихся русскихъ кредитныхъ, торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, число необезпеченныхъ дѣлъ составляетъ, однако, небольшое меньшинство. Поэтому надо надѣяться, что жалобы такого рода перестанутъ напрасно волновать общество. Вѣдь, всякій долженъ нести отвѣтственность за свои ошибки, дурное хозяйство и неудачи. У насъ же всѣ пострадавшіе обращаютъ взоры на правительство и настоятельно требуютъ у него помощи. Слишкомъ часто забываютъ, что *государственное и народное достояніе— не страховой капиталъ для рискованныхъ предпріятій*». «Настоящія обстоятельства не представляютъ ничего серьезно угрожающаго ни обезпеченности размѣна кред. билетовъ, ни прочности госуд. банка, ни положенію госуд. казначейства, ни общему экономическому состоянію страны».

Таково было, «разъясненіе» м-ва ф-овъ. Оно было обстоятельно, полно интересныхъ данныхъ, положеніе вещей освѣщало вѣрно, но все-таки обществу въ концѣ концовъ ничего не объясняло: денегъ было много, больше, чѣмъ когда-либо, состояніе финансовъ было великолѣпное, промышленность развивалось чрезвычайно быстро и правильно, зарвались только нѣкоторые спекулянты, да въ Зап. Европѣ нѣсколько вздорожалъ учетъ. А между тѣмъ кризисъ былъ на лицо, и хуже всего то, что онъ отражался на государственномъ кредитѣ нашемъ гораздо болѣе, чѣмъ на кредитѣ западно-европейскихъ державъ. Такъ въ Германіи, гдѣ денежный кризисъ чувствовался особенно сильно, имперскій банкъ отказался даже отъ дешевой ссуды (изъ 4%, тогда какъ за банковые билеты сверхъ нормы платилось 5%), предложенной русскимъ правительствомъ, новый германскій 3%-ый заемъ 1899 г. былъ размѣщенъ по курсу почти 92 за 100, тогда какъ самый удачный изъ русскихъ займовъ, выпущенный въ разгаръ наибольшаго оживленія ден. рынковъ (1896 г.), удалось реализовать только по 88½%, а въ 1899 г. 4%-ый гарантированный заемъ общества Рыбинско-Виндавской ж. д. на ничтожную сумму 2.975.000 £ удалось помѣстить на англійскомъ, голландскомъ и германскомъ рынкахъ едва по 96¾ за 100, не считая расходовъ по займу, и это въ *первой* половинѣ 1899 г., т. е. когда кризисъ еще не разразился и когда ж. д. заемъ Баваріи былъ реализованъ одновременно изъ 3½% нар. по курсу 99,2 за 100. Во второй же половинѣ 1899 г. ре-

ализовать наши гарантированные ж. д. оказалось невозможнымъ ни по какой цѣнѣ, и правительство вынуждено было оставлять ихъ за собою, выдавая обществамъ ссуды. Только облигаціи двухъ дорогъ (Юго-Восточныхъ и Владикавказской) удалось размѣстить на американскомъ денежномъ рынкѣ изъ 4% нар. по курсу $96^3/_4$ за 100 менѣе, чѣмъ на $19^1/_2$ мил. руб., да и то американскіе банкиры согласились реализовать эти русскіе займы, зная, что деньги по нимъ *цѣликомъ останутся въ Америкѣ* въ уплату за сдѣланныя тамъ нашимъ морскимъ министерствомъ заказы [1]). Отсюда видно, что заграничный нашъ кредитъ былъ сильно подорванъ и общество наше не могло этого не сознавать. Кромѣ того оно не могло не видѣть, что дѣло не въ простомъ только неумѣньи разныхъ промышленныхъ дѣятеляхъ, а и въ чемъ-то другомъ. Въ самомъ дѣлѣ потерпѣли крахъ предпріятія фонъ-Дервиза и Мамонтова, предпріятія, прекрасно задуманныя, отнюдь не дутыя, солидно поставленными. Фонъ-Дервизъ,—это обозначало: Русско-торговый промышленный банкъ, Сѣверно-Стекольное промышленное общество, о-во Рязанско-Уральской, а отчасти и Московско-Казанской ж. д., общество подъѣздныхъ путей, о-во пароходства по Волгѣ, о-во «Кавказъ», общество Волжско-Стальное, Глухо-озерный цементный заводъ, Московскій заводъ Вейхельтъ, Франко-русское общество, Сѣверное страховое о-во, Сормовскій заводъ, Восточное о-во товарныхъ складовъ. С. И. Мамонтовъ—означало: Московско-Ярославско-Архангельская ж. д., общество невскаго механическаго завода, Сѣверное лѣсопромышленное о-во, о-во Восточно-Сибирскихъ механическихъ заводовъ, Московскій вагоно-строительный заводъ [2]). Можно ли было назвать эти многомилліонныя предпріятія субсидированныя самимъ м-омъ ф-овъ, поддерживаемыя казенными заказами и поощрявшіяся (вполнѣ правильно) правительствомъ, дутыми, можно ли было не пожалѣть о ихъ крахѣ, не ожидать, что ихъ крахъ отразится на цѣломъ рядѣ другихъ предпріятій, обездолитъ цѣлыя тысячи рабочихъ? Замѣтимъ, что это были чисто-русскія предпріятія, на русскіе капиталы и руководимыя русскими людьми. Давшій на предпріятія (ими завѣдывалъ А. А. Померанцевъ) деньги г. Дервизъ потерялъ почти все свое очень крупное состояніе, С. И. Мамонтовъ, лично стоявшій во главѣ своихъ предпріятій, также почти совершенно разорился. Бѣда, конечно, была отчасти въ томъ, что Померанцевъ и Мамонтовъ не были «финансовыми геніями», не умѣли поставить дѣла надлежащимъ образомъ,—что называется, зарвались. Но съ другой стороны не ошибается только тотъ, кто ничего не дѣлаетъ,

[1]) Дѣло кред. канц. отд. II, ст. 1 № 41 за 1899 г.

[2]) Нар. хоз. 1900 г. № 3 стр. 14—15.

а главная ошибка Померанцевыхъ и Мамонтовыхъ заключалась въ томъ, что они затѣвали предпріятія съ недостаточными средствами, разсчитывали на быстро-растущій спросъ и не умѣли справиться съ цѣлымъ рядомъ столь сложныхъ и не всегда удачно поставленныхъ дѣлъ. Злоупотребленія начались только тогда, когда шаткость нѣкоторыхъ предпріятій стала уже очевидна, и ихъ приходилось поддерживать незаконнымъ образомъ за счетъ другихъ болѣе солидныхъ предпріятій. Мы не оправдываемъ названныхъ дѣльцовъ, но не можемъ не сказать, что для нихъ, людей богатыхъ, всего было бы проще никакихъ дѣлъ не затѣвать и рѣзать только купоны отъ своихъ проц. бумагъ, но они стали оживлять русскую промышленность, потерпѣли неудачу, потеряли свои капиталы, погубили и чужое (въ томъ числѣ казенное) достояніе, и ужъ очень строго осуждать ихъ невозможно: это не Рыковы, не Юханцевы, не Ильяшевичи и имъ подобные, обворовывавшіе общественные капиталы имъ довѣренные и не вкладывавшіе никакихъ своихъ капиталовъ въ дѣло за неимѣніемъ таковыхъ. Министерство финансовъ впрочемъ отлично это понимало, поддержавъ и Дервизовскія и Мамонтовскія предпріятія, а нѣкоторыя изъ нихъ принявъ въ казну. Мы хотимъ только сказать, что такіе грандіозные крахи, какъ Дервизовскій или Мамонтовскій, не могутъ быть сравниваемы съ крахами «предпринимателей, которые взялись за дѣла, не имѣя капитала и въ разсчетъ на кредитъ подъ сомнительныя цѣнности», а между тѣмъ м-во ф-овъ говорило о крахахъ этихъ *дутыхъ* предпріятій, какъ объ одной изъ причинъ денежнаго нашего кризиса. Съ другой точки зрѣнія взглянулъ на вопросъ *В. И. Касперовъ*, одинъ изъ чиновъ м-ва ф-овъ (начальникъ хлѣбо-торговаго отдѣла д-та торговли и мануфактуръ), выступившій со своими разъясненіями сейчасъ же вслѣдъ за оффиціальнымъ увѣдомленіемъ м-ва ф-овъ [1]). Онъ прямо указалъ на главную и единственно-серьезную причину нашего «кризиса»—на *плохой урожай*, на недостатокъ поэтому въ странѣ матеріальныхъ, а не денежныхъ капиталовъ, недостатокъ которыхъ, по мнѣнію почтеннаго автора, долженъ былъ бы отразиться на пониженіи товарныхъ цѣнъ, а послѣднія какъ разъ во время кризиса возросли на 15—45% противъ средняго (по нашему мнѣнію это не есть признакъ отсутствія безденежья, а только лишній аргументъ противъ той теоріи, которая думаетъ, что цѣнность денегъ опредѣляется простымъ спросомъ на нихъ и выражается въ паденіи или возрастаніи товарныхъ цѣнъ, тогда какъ на самомъ дѣлѣ спросъ на деньги или предложеніе ихъ не вызываютъ подъема или паденія

---

[1]) *Новое Время* 1899 г. №№ 8504 и 8505 (30 и 31 окт.).

ихъ цѣнности, выраженной въ товарахъ, а просто сопровождаются повышеніемъ или пониженіемъ учетно-ссуднаго процента). «Зимою терпѣли сами земледѣльцы, они молча голодали, молча болѣли цынгою и, наконецъ, молча принялись за уборку подоспѣвшаго новаго урожая. А за это время экономическій фактъ попалъ на переработку крайне-сложнаго механизма нашего товаро-денежнаго обращенія, и то, что въ глубинѣ земледѣльческаго населенія выразилось въ молчаливомъ голодѣ или недоѣданіи, то, дойдя до поверхности, до торговли и промышленности, а, главное, до биржи, превратилось въ крикливый и крайне требовательный кризисъ. Это все тотъ же неурожай, но въ деревнѣ онъ выразился обыкновеннымъ голодомъ, и Петербургъ пережилъ это народное бѣдствіе довольно терпѣливо, а теперь этотъ неурожай привелъ въ самомъ Петербургѣ и прочихъ центрахъ къ денежному голоду—и какъ зашумѣли: отечество въ опасности, готовится страшная катастрофа, прямо пророчатъ госуд. банкротство и т. п. Еще бы! акціи упали въ цѣнѣ, учетный процентъ повышенъ!» «У насъ не хватило товаровъ собственнаго производства для того, чтобы вымѣнять на нихъ всѣ необходимые намъ иностранные товары. Часть послѣднихъ мы должны были пріобрѣсти въ долгъ. Но за кулисами торговаго баланса скрытъ другой балансъ—народнаго производства и потребленія—балансъ, трудно выражаемый въ цыфрахъ, но опредѣляющій не сальдо нашихъ заграничныхъ платежей, а сальдо нашихъ сбереженій, Въ приволжскомъ районѣ рождаемость капиталовъ должна была пасть очень низко, а смертность ихъ возрасла. Мѣстное и чисто земледѣльческое явленіе—неурожай—преобразовался въ фактъ, имѣющій уже значеніе для всего народ. хозяйства: вся страна въ цѣломъ стала относительно бѣднѣе капиталами, не денежными, а реальными товарами. Промышленность нуждается въ этихъ товарныхъ капиталахъ, но ихъ не хватаетъ внутри страны, а такъ какъ для добавочной покупки товаровъ изъ-заграницы у насъ не хватаетъ товаровъ собственнаго производства, чтобы произвести обмѣнъ, то доплатить придется золотомъ. Промышленники говорятъ: тамъ случился неурожай, а у насъ все-таки пусть продолжается разливанное море. Не хватило для этого хлѣба, отдавай же намъ золото, а потомъ мы будемъ доказывать, что золото утекло вслѣдствіе несовершенства нашей денежной системы. Переживаемый денежный кризисъ потому и можетъ быть признанъ полезнымъ явленіемъ, что онъ указываетъ промышленности на ея коренную зависимость отъ главной отрасли хозяйства—земледѣлія».

Всѣ эти разъясненія и увѣщанія не оказывали однако почти никакого вліянія на общество, вообще очень мало подготовлен-

ное къ обсужденію сложныхъ экономическихъ вопросовъ. По прежнему распространялись слухи, что почти все золото наше ушло заграницу, что всѣ наши денежныя затрудненія и промышленный кризисъ зависѣлъ отъ неудачно проведенной денежной реформы что нашъ м-ръ ф-овъ лишился по этому Высочайшаго довѣрія и выходитъ въ отставку. Въ виду такихъ слуховъ м-ръ ф-овъ испросилъ Высочайшее разрѣшеніе на обсужденіе условій, въ которыхъ находится денежный рынокъ, *комитетомъ финансовъ* [1]), который прежде всего нашелъ [2]) что «надлежитъ съ большою осторожностью относиться къ распространяемымъ въ печати и обществѣ мнѣніямъ. Ложные слухи, невѣрныя свѣдѣнія, конечно, слѣдуетъ опровергать фактическими данными, что и исполнило м-во ф-овъ въ правительственномъ сообщеніи, но вмѣстѣ съ тѣмъ нужно по возможности избѣгать вызывать печать и публику на легкомысленное обсужденіе спеціальныхъ и жгучихъ вопросовъ». К-тъ ф-овъ находилъ положеніе дѣлъ довольно успокоительнымъ, такъ какъ промышленные кризисы сами по себѣ составляютъ явленіе не очень исключительное и время отъ времени наблюдаются и въ Европѣ. и въ Америкѣ, сопровождаясь гораздо большими банкротствами и паденіемъ цѣнъ на фонды и дивидендныя бумаги, нежели наблюдается это теперь. Нынѣшній кризисъ вызванъ чрезвычайнымъ промышленнымъ оживленіемъ, наблюдавшимся въ послѣднее время и поглотившимъ очень много денегъ. Наше промышленное развитіе шло едва ли не быстрѣе, чѣмъ въ З. Европѣ. Такъ съ 1799 по 1894 г. капиталъ нашихъ акц. предпріятій (кромѣ желѣзнодорожныхъ) достигалъ 1.150.000.000 р., а съ ноября 1894 по 1897 г. учреждены новыя компаніи съ капиталомъ въ 606 мил., въ 1898 г. на 256 мил., за 9 мѣсяцевъ 1899 г. на 300 мил. р., т. е. за 5 лѣтъ болѣе чѣмъ на милліардъ руб., не считая желѣзнодорожныхъ, банковыхъ и *иностранныхъ* компаній. Наша ж. д. сѣть къ концу 1894 г. достигала 38.000 верстъ, а за пять лѣтъ построено новыхъ путей 14.000 верстъ, разрѣшено къ постройкѣ 9000 в. и на всѣ эти расходы ассигновано до 1.120.000.000 р., свыше $^1/_5$ стоимости всѣхъ раньше до 50 лѣтъ сооруженныхъ рельсовыхъ путей. Къ 1 янв. 1895 г. сумма находящихся въ обращеніи ипотечныхъ бумагъ составляла 1.535 мил. р., а къ 1 янв. 1899 г. уже 2.120 мил. р. Выпускъ городскихъ облигацій съ 1876 по 1894 г. составлялъ 58 мил. р., а за послѣдніе годы возросъ на $47^1/_2$ мил. р., выпускъ промышленныхъ облигацій съ $85^1/_2$ мил. р.

---

[1]) Всепод. докладъ къ 1900 г., *Вѣст. фин.* 1900 г. № I, стр. 7.

[2]) Беремъ свѣдѣнія изъ дѣла кред. канцеляріи, отд. II, ст. 1, № 45 за 1899 г.

за время 1871—1894 г.г. увеличился теперь еще на 129 мил. р. Ясно, какъ много потребовалось затратъ денегъ въ самые послѣдніе годы, какъ велико было наше промышленное оживленіе, которому однако не соотвѣтствовали *плохіе урожаи* двухъ послѣднихъ лѣтъ и мало удовлетворительный вслѣдствіе неблагопріятныхъ условій уборки сборъ урожая 1899 г., вслѣдствіе чего ослаблена покупательная способность населенія и уменьшился вывозъ заграницу. Но все-таки *главная причина* затрудненія нашего денежнаго рынка, по мнѣнію комитета, замѣчается въ *вздорожаніи капиталовъ на міровомъ рынкѣ*. Другія причины: увлеченіе биржевой игрой, неправильныя операціи нѣкоторыхъ кред. учрежденій, возникновеніе ошибочно задуманныхъ или дурно управляемыхъ предпріятій,—менѣе существенны. Въ частности успокоительнымъ признакомъ собственно для Россіи комитетъ видѣлъ въ томъ, что нашъ госуд. банкъ поднялъ учетъ только съ 5 до 6%, тогда какъ англійскій банкъ съ $2^1/_2$ до 5%, германскій съ 3 до 6% и что наши фонды испытали будто-бы меньшее паденіе, нежели англійскіе или германскіе. «По убѣжденію к-та ф-овъ успокоительное дѣйствіе надо приписать главнымъ образомъ, тому, что основаніе всѣхъ расчетовъ и цѣнъ—денежная единица—утверждена у насъ прочно. Еслибы монетная реформа не была осуществлена, то при нынѣшнихъ условіяхъ понизился бы курсъ кред. билетовъ, упали бы всѣ кредитныя бумаги, а за ними—вслѣдствіе недовѣрія зграничныхъ кредиторовъ—и золотыя, началась бы переоцѣнка всѣхъ товаровъ и имуществъ, и положеніе не только рынка, но и госуд. банка и казначейства было бы чрезвычайно тяжело. Къ счастью намъ съ этой стороны опасности не угрожаетъ, и мы встрѣчаемъ періодъ мірового вздорожанія капиталовъ при упроченной денежной единицѣ, значительныхъ запасахъ золота въ банкѣ и странѣ, весьма благопріятномъ балансѣ исполненія госуд. росписи и прочномъ состояніи госуд. банка. Отсюда несомнѣнно слѣдуетъ, что финансовая политика должна быть направлена къ поддержанію устойчивости денежнаго обращенія и что въ мѣрахъ, которыя вызываются настоящими обстоятельствами, *нужно избѣгать всего могущаго поколебать устойчивость валюты и дать поводъ къ сомнѣніямъ въ этомъ отношеніи*. При соблюденіи этого условія можно спокойно смотрѣть на будущее. Если положеніе дѣлъ не станетъ улучшаться, т. е. если разсчетный балансъ будетъ не въ нашу пользу, урожай не вознаградитъ за потери прошлаго, а съ заграничныхъ рынковъ будутъ продолжаться настойчивыя требованія на наличныя деньги, намъ можетъ, конечно, угрожать отливъ нѣкоторой части нашего золота заграницу. Но и такимъ оборотомъ дѣла не слѣдуетъ смущаться. За-

пасъ золота въ Россіи на столько великъ, что отливъ 100, 200, 300 и болѣе милліоновъ рублей не опасенъ. Оставшееся количество будетъ съ избыткомъ обезпечивать безостановочный размѣнъ кред. билетовъ на звонкую монету, а когда пройдутъ временныя затрудненія, золото вернется къ намъ съ избыткомъ. Все это впрочемъ надлежитъ имѣть въ виду для *будущаго*, *настоящее же не внушаетъ тревоги* и не требуетъ исключительныхъ мѣръ. Надлежитъ только держаться того начала, чтобы средства госуд. банка отпускались отнюдь не для устройства новыхъ дѣлъ и предпріятій или для расширенія старыхъ, а собственно для облегченія уже заключенныхъ обязательствъ и для ликвидаціи завязанныхъ отношеній, при томъ по дѣламъ солиднымъ и предпріятіямъ, съ которыми связано благосостояніе многихъ хозяйствъ».

Въ силу такого сужденія к-та ф-овъ 8 дек. 1899 г. данъ былъ на имя С. Ю. Витте Высочайшій рескриптъ, которымъ были одобрены заключенія к-та ф-овъ относительно причинъ неблагопріятнаго состоянія денежныхъ рынковъ, подтверждающія цѣлесообразность принятыхъ м-омъ ф-овъ мѣръ, и выражены были м-ру ф-овъ Высочайшее довѣріе, благоволеніе и благодарность за просвѣщенную опытность, неослабную энергію и искусство, которыми постоянно отличалось управленіе имъ финансовой частью.

Высочайшій рескриптъ этотъ несомнѣнно произвелъ успокаивающее дѣйствіе на общество, особенно же на заграничныя биржевыя и банковыя сферы, весьма высоко цѣнящія нынѣшняго м-ра ф-овъ. Нѣкоторое облегченіе денежнаго рынка, кромѣ того, было произведено въ ноябрѣ упомянутымъ уже выше распоряженіемъ м-ра ф-овъ (съ Высочайшаго соизволенія): 1) о пріемѣ впредь до 1-го марта 1900 г., въ обезпеченіе выдаваемыхъ госуд. банкомъ ссудъ и открываемыхъ кредитовъ, негарантированныхъ бумагъ, не принимаемыхъ въ обезпеченіе по обязательствамъ съ казною, съ тѣмъ, чтобы размѣръ кредита для акцій не превышалъ 60%, а для облигацій 75% низшей за полугодіе биржевой цѣны; 2) о продленіи срока принимаемыхъ госуд. банкомъ отъ частныхъ банковъ векселей съ 3 до 8 мѣсяцевъ; 3) объ открытіи кредитовъ частнымъ банкамъ для возмѣщенія ссудъ, выданныхъ этими банками по учету изъ 10% векселей отъ мелкихъ кліентовъ, не пользующихся кредитомъ или имѣющихъ кредитъ въ ограниченныхъ размѣрахъ въ госуд. банкѣ, съ принятіемъ этимъ послѣднимъ на себя *половину риска* по этой операціи; 4) о прекращеніи съ 22-го ноября 1899 г. начисленія госуд. банкомъ по простымъ и условнымъ текущимъ счетамъ процентовъ, что должно было изгнать вклады на текущій счетъ изъ

госуд. банка въ банки частные. Ясно, какая громадная помощь оказывалась, благодаря этому распоряженію, госуд. банкомъ частнымъ промышленнымъ предпріятіямъ, частнымъ банкамъ и при посредствѣ ихъ всему денежному рынку. Наврядъ ли однако такая мѣра была необходима: она затягивала только, отсрачивала крахъ несостоятельныхъ предпріятій, грозила госуд. банку значительными потерями, ухудшала характеръ коммерческихъ операцій госуд. банка, уменьшала его солидность. Въ частности прекращеніе начисленія процентовъ по текущимъ счетамъ было тяжолымъ ударомъ для мелкихъ капиталистовъ, лишавшихся небольшого дохода: они не могли отдать свои деньги частнымъ банкамъ потому что нѣкоторые (наиболѣе солидные изъ нихъ, напр. Волжско-Камскій [1]) прямо *отказывали* имъ въ пріемѣ вкладовъ *на текущій счетъ*, предлагая принять... вкладъ до востребованія (что̀ совсѣмъ не одно и тоже), не интересуясь вести счетъ своимъ кліентамъ на *мелкія* суммы; другіе же банки не внушали большой публикѣ довѣрія да и дѣйствительно не всегда его заслуживали.

Для поддержанія курса разныхъ промышленныхъ цѣнностей, падавшаго слишкомъ рѣзко, былъ образованъ одновременно съ расширеніемъ учетно-ссудной операціи госуд. банка синдикатъ изъ главныхъ петербургскихъ банковъ и банкировъ съ капиталомъ въ $5^1/_2$ мил. руб., на обязанность котораго была возложена покупка бумагъ такихъ предпріятій, положеніе которыхъ не ухудшилось, но паденіе цѣнъ на ихъ акціи вызывалось отсутствіемъ покупателей даже на небольшія ихъ партіи, предлагаемыя на продажу. Дѣлами синдиката долженъ былъ завѣдывать комитетъ изъ пяти членовъ подъ предсѣдательствомъ управляющаго госуд. банка. Средства синдикату ссужалъ опять-таки госуд. банкъ, но съ отвѣтственностью членовъ синдиката за возможные убытки.

Синдикатъ этотъ занялся, по газетнымъ сообщеніямъ, поддержкой, главнымъ образомъ, трехъ цѣнностей: акцій Сормовского завода, акцій Александровскаго сталолитейнаго завода и акцій русскаго торгово-промышленнаго банка, каковыя бумаги очевидно считались нашей финансовой администраціей особенно заслуживавшими поддержки, а слѣд. пониженными чисто искусственно безъ достаточныхъ на то основаній. Мы думаемъ однако, что пониженіе цѣнъ на акціи разныхъ предпріятій объясняется чисто естественными путями. Эти цѣны были вздуты совершенно невѣроятно, внѣ всякаго соотвѣтствія съ ихъ доходностью, и паденіе стало вполнѣ естествен-

---

[1]) Харьковское Отдѣленіе этого банка категорически отказало въ пріемѣ денегъ на текущій счетъ автору настоящаго труда.

нымъ, какъ только большая публика, дававшая на покупку акцій деньги, ощутила въ этихъ деньгахъ недостатокъ, пожелала реализовать свои бумаги, на которыя покупателей новыхъ не нашлось, банки потребовали дополнительнаго обезпеченія по онкольнымъ счетамъ, а за невнесеніемъ таковаго выбросили дутыя цѣнности на биржу, за которыми нѣсколько понизились и солидныя бумаги. Разумѣется, испорчено было дѣло и игроками на пониженіе, были и злоупотребленія со стороны мелкихъ банкировъ, но главная причина все-таки *состояла въ плохомъ положеніи промышленныхъ предпріятій сравнительно съ расцѣнкой ихъ акцій.* Достаточно вспомнить, что акціи такого общества, какъ «Фениксъ» (попавшаго затѣмъ въ администрацію), расцѣнивались еще 2 янв. 1898 г. по 600 р., 2 янв. 1899 г. по 465 р., злополучныя нынѣ акціи Донецко-Юрьевскаго завода доходили 2 янв. 1899 г. до 575 руб., Сормовскія до 186, Александровскія до 375, торгово-промышленныя до 361. Не права ли была биржа, понизивъ въ «памятный» день 23 сент. 1899 г. «Фениксъ» до 108, «Сормово» до 94, Александровскія до 247, торгово-промышленныя до 235 р., когда всѣ эти бумаги ни въ 1898, ни въ 1899, ни въ 1900 г.г. не дали никакого дивиденда и наврядъ ли будутъ его давать въ скоромъ, по крайней, мѣрѣ будущемъ, за исключеніемъ, конечно, торгово-промышленнаго банка, который до 1899 г. былъ вполнѣ солиднымъ предпріятіемъ, давалъ приличные дивиденды (въ 1898 г. 22½ р. на акцію) и даже въ 1900 г. выдалъ въ таковой по 9 руб., и напротивъ не дѣлалъ ли ошибку банковый синдикатъ, стараясь поднять цѣну этихъ и имъ подобныхъ бумагъ? Да и могли ли чисто искусственныя мѣры остановить паденіе бездоходныхъ предпріятій? Лѣтомъ 1901 г. акціи «Фениксъ» (вагоностроительный заводъ) уже ничего не стоили, за «Сормово» давали 70 за 100, за Александровскія сталолитейныя даже по 50 (какъ и за Донецко-Юрьевскія) за 250 рублевую акцію. Для акцій же торгово-промышленнаго банка цѣна установилась приблизительно на томъ уровнѣ, который былъ опредѣленъ именно расцѣнкой 23 сент. 1899 г. (и даже нѣсколько ниже). Мы нарочно говоримъ, только о тѣхъ бумагахъ, пониженіе цѣнъ которыхъ биржею признавалось оффиціальнымъ органомъ м-ва ф-овъ [1]) чисто искусственнымъ, не основаннымъ на истинномъ положеніи дѣлъ указанныхъ предпріятій. Оказывается же на самомъ дѣлѣ, что биржа еще слишкомъ мало учла плохое состояніе дѣлъ этихъ и другихъ подобныхъ имъ предпріятій. Напр. акціи завода «Гартманъ» сравнительно съ 2 янв. 1899 г. были понижены всего съ 245 р. до 154,

---

[1]) Тор.-пром. газета 1899 г. № 216 (3 окт.).

тогда какъ этотъ заводъ не давалъ и не далъ до сихъ поръ ни какого дивиденда, и эти акціи стóили въ серединѣ 1901 г. только 75 р.; акціи Путиловскаго завода, съ 132 пониженныя только до 113, упали до 70 р. при послѣднемъ дивидендѣ 1899 г. въ 4½ р., золотопромышленныя съ 134 (въ январѣ 1898 г.—207 р.)—до 60 р. при теперешней стоимости, ровной почти нулю, а донецко-юрьевскія акціи были понижены съ 575 р. только до 480. Собственно и бумаги вполнѣ солидныхъ предпріятій были вздуты непомѣрно и понижены биржей весьма умѣренно. Въ самомъ дѣлѣ мыслимо ли было платить за акціи брянскаго заводы по 482 р. (а раньше ихъ цѣна доходила вѣдь почти до 600 р. за 100) и понизить ихъ по случаю паники только до 443 р. (теперь ихъ цѣна не болѣе 160 р. при дивидендѣ въ 15 р.)? Признать ли нормальной разцѣнку акцій Петербургскаго международнаго банка въ 580 р.; съ пониженіемъ даже—въ 442 руб. (въ серединѣ 1901 г. упали ниже нарицательной—250 р.)? Не права ли была биржа, понизивъ оцѣнку акцій Юго-восточныхъ ж. д. со 176 до 119 за акцію (теперь цѣна имъ еще нѣсколько ниже, дивидендъ равнялся нулю въ 1898 и 1899 г. и опредѣлился въ 2 р. за 1900 г. [1])? И развѣ были напр. понижены такія акціи, какъ русскаго общества пар. и торговли или солидныя «нефтяныя» бумаги? Большое ли пониженіе испытали акціи Волжско-Камскаго банка или солидныхъ земельныхъ банковъ? Нѣтъ, биржа достаточно чутко отнеслась къ дѣлу, и при томъ съ большою осторожностью: пониженіе бумагъ было далеко не такъ сильно, какъ это слѣдовало бы по состоянію дѣлъ тѣхъ предпріятій, которыя эти бумаги представляли. Финансовое же вѣдомство очевидно не хотѣло вѣрить плачевному положенію дѣлъ многихъ нашихъ предпріятій, возникшихъ искусственно, благодаря дорогимъ казеннымъ заказамъ. Заказы за невозможностью получить изъ-за границы деньги на продолженіе чрезмѣрно усиленнаго въ послѣдніе годы желѣзнодорожнаго строительства, приходилось сократить, а между тѣмъ многія предпріятія съ недостаточными оборотными капиталами, съ чрезмѣрно—дорогой администраціей, съ преувеличеннымъ въ нѣсколько разъ противъ дѣйствительной стоимости предпріятія основнымъ капиталомъ, только и жили надеждою поправить свои дѣла съ помощью новыхъ дорогихъ казенныхъ заказовъ. Жалѣть объ установленіи истинной оцѣнки такого рода акцій совершенно не

---

[1]) Въ началѣ янв. 1902 г. оцѣнка перечисленныхъ бумагъ нѣсколько измѣнилась. Въ концѣ февраля нѣкоторыя бумаги испытали повышеніе. Приводимъ цифры по бюллетенямъ 3 янв. и 28 февраля 1902 г. (Тор.-пром. газета 1902 №№ 3 и 50): Фениксъ 75—79 р., Донецко-Юрьевскія 61¾, Сормово 76½ и 106—109 (въ февралѣ), Александровскія 23 и 24, Торгово-промышленныя 212 и 238, Путиловскія 52½ и 76½, Международныя 302 и 348, Юго-Восточныя 110.

приходится, по жаль, разумѣется, большую публику, накупившую по дорогой цѣнѣ, подъ вліяніемъ разныхъ дѣльцовъ, бездоходныхъ бумагъ, весьма желательно было бы принять мѣры противъ банковъ, занимавшихся «финансированіемъ» разныхъ дутыхъ предпріятій и онкольной операціей вмѣсто своего прямого дѣла—учета коммерческихъ векселей. Никакіе же синдикаты для искусственной поддержки дутыхъ предпріятій пользы не принесутъ, а только вовлекутъ госуд. банкъ и банки частные въ безполезные убытки. Министерство финансовъ слишкомъ оптимистически смотрѣло на положеніе нашей промышленности и на затрудненіе денежнаго рынка. Этотъ оптимизмъ сквозилъ и въ интереснѣйшемъ докладѣ м-ра ф-овъ на 1900 г., гдѣ онъ указываетъ на огромный ростъ нашей промышленности въ послѣдніе годы и ростъ сѣти ж. дорогъ, какъ на залогъ будущаго развитія нашего отечества. Денежное обращеніе наше м-ръ ф-овъ признавалъ безусловно прочнымъ, хотя и указывалъ на *уменьшеніе* нашихъ золотыхъ запасовъ суммѣ 24,6 мил. р. (1½% суммы золота въ концѣ 1898 г.), которые ушли заграницу. Произошелъ этотъ отливъ вслѣдствіе неблагопріятнаго для насъ разсчетнаго баланса, котораго не могъ покрыть на этотъ разъ ни приливъ иностранныхъ капиталовъ въ нашу промышленность, ни увеличеніе госуд. задолженности, произшедшее вслѣдстіе выпуска заграницей новыхъ гарантир. ж. д. займовъ и продажи облигацій займовъ прежнихъ (преимущественно 4%-ой ренты и 3½%-ыхъ закл. листовъ дворянскаго банка). Нашихъ проц. бумагъ перешло вновь заграницу въ 1899 г. на сумму около 147 мил. р., если судить потому, что къ 1-му Янв. 1899 г. изъ числа выпущенныхъ правительствомъ и гарантированныхъ займовъ въ наличности не находилось до 4.664½ мил. р., а на 1 янв. 1900 г. уже на 4.841½ мил. р. (по даннымъ кредитной канцелиріи). Государ. казначействомъ и сберегат. кассами было продано бумагъ на 158 мил. руб., да ж. д. облигацій было вновь реализовано на 35 мил. р. нар. Всѣ вырученныя по реализаціи этихъ бумагъ суммы остались заграницей, остались тамъ и капиталы, предназначенные для помѣщенія въ наши промышленныя предпріятія, ушло заграницу все добытое внутри страны золото (до 50 мил. р.) и изъ прежнихъ запасовъ свыше 24 мил. р., другими словами Saldo платежнаго баланса нашего въ этомъ году склонилось въ пользу заграницы на сумму 200—250 мил. р.,—результатъ исключительно плохой, почти неслыханный. 1900-ый годъ не принесъ ничего утѣшительнаго. Во первыхъ политическія осложненія не уменьшились, а значительно увеличились вслѣдствіе войны съ Китаемъ, въ которую къ несчастью была втянута и въ которой первую роль сыграла Россія. Трансваальская война отразилась крайне неблаго-

пріятно на добычѣ золота, которая составила [1]) всего 12.381.454 унц. на сумму 255.924.653 дол. противъ 15.071.141 унц. на сумму 311.505.947 дол. въ 1899 г., т. е. сокращеніе составило до 2.689.687 унц. стоимостью 55.581.293 дол. (около 107 мил. руб.). Кромѣ того въ Трансвааль и на Крайній Востокъ послѣдовалъ вмѣстѣ съ войсками огромный отливъ денегъ изъ Европы, и вслѣдствіе такого положенія вещей трудно было ожидать особаго обилія денежныхъ капиталовъ въ европейскихъ странахъ, особенно капиталовъ свободныхъ, тѣмъ болѣе что торговый балансъ опять далъ въ пользу С. Штатовъ С. Америки огромное превышеніе (до милліарда долларовъ), и для оплаты его потребовалось между прочимъ наличное золото. Тѣмъ не менѣе необыкновенно развитая торгово-промышленная дѣятельность въ З. Европѣ, сопровождающаяся постояннымъ накопленіемъ свободныхъ капиталовъ, особеннаго кризиса не потерпѣла и съ деньгами экстраординарныхъ затрудненій не почувствовала. Напротивъ сравнительно съ 1899 г. положеніе значительно улучшилось, что̀ выразилось въ пониженіи учетнаго процента въ Лондонѣ до $3^1/_2$—4%, въ Берлинѣ до 5%, въ Парижѣ до 3%. Напротивъ у насъ учетъ опредѣлялся въ $5^1/_2$—$7^1/_2$% въ зависимости отъ срока учитываемыхъ векселей, что̀, конечно, нельзя еще при дороговизнѣ у насъ денегъ вообще считать тревожнымъ признакомъ. Но тревожными были признаки совершенно другіе: урожай 1900 г. оказался опять мало удовлетворительнымъ и нашъ экспортъ, хотя и превысилъ экспортъ 1899 г., тѣмъ не менѣе не былъ настолько великъ, чтобы дать въ нашу пользу сальдо, достаточное для оплаты нашихъ заграничныхъ платежей, особенно громадныхъ въ этомъ году вслѣдствіе расходовъ на отправку (въ значительной части на заграничныхъ судахъ) и содержаніе нашихъ войскъ въ Китаѣ, а также на укрѣпленіе квантунскаго полуострова, содержаніе большой эскадры въ Тихомъ океанѣ и сооруженіе разрушенной манчжурской ж. дороги. Необходимо къ этому добавить расходы русскаго правительства и экспонентовъ на устройство русскаго отдѣла на Парижской выставкѣ, а также расходы русскихъ паломниковъ на Парижскую выставку, необыкновенно многочисленныхъ, поѣздка которыхъ всячески поощрялась введеніемъ особыхъ бюро, организующихъ посѣщеніе выставки, командировками на выставку служащихъ разныхъ вѣдомствъ и т. д. А такъ какъ въ Парижѣ за размѣнъ нашихъ кредитныхъ билетовъ на золото и нашего новаго золото на франки взимали отъ 2 до 3 фр. за каждые 100 руб. (въ томъ числѣ и отдѣленіе русскаго для внѣшней торговли банка), не въ примѣръ преж-

[1]) Торг.-пром. газета 1901 г. № 145.

нему времени, когда никакого учета за это не взималось, а между тѣмъ наши полуимперіалы принимались безъ учета за 20 фр., то умудренные опытомъ путешественники забирали съ собою заграницу возможно большое количество полуимеріальной и имперіальной монеты, какое только можно было достать за изъятіемъ ея изъ обращенія, и такимъ путемъ по случаю Парижской выставки несомнѣнно было *очень много вывезено наличныхъ золотыхъ денегъ.* Въ виду же того, что въ 1900 г. веденные о реализаціи новыхъ русскихъ займовъ переговоры не увѣнчались успѣхомъ вслѣдствіе совершенно несообразныхъ условій, которыя предлагали заграничные банкиры, естественно, изъ Россіи должны были уйти довольно большія количества изъ прежде запасеннаго золота. Оффиціально они исчислялись въ 74,1 мил. р. [1]), но, несомнѣнно, эти цифры преуменьшены, такъ какъ въ этомъ подсчетѣ не приняты во вниманіе значительныя суммы въ наличныхъ деньгахъ, увезенныя войсками на дальній Востокъ и путешественниками въ З. Европу. Заграничная задолженность наша нѣсколько уменьшилась, если судить по даннымъ кред. канцеляріи, ибо къ 1 янв. 1901 г. не находилось въ наличности изъ выпущенныхъ въ обращеніе госуд. и гарантированныхъ государствомъ бумагъ уже на сумму 4.775,1 мил. р., т. е. противъ предыдущаго года менѣе на 66,4 мил. руб. Объясняется это возвратомъ изъ-заграницы нашихъ бумагъ, что̀ еще болѣе ухудшило какъ расчетный балансъ. Притокъ бумагъ былъ нѣсколько парализованъ сбытомъ заграницу $3^1/_2$%-ыхъ листовъ на 56 мил. р. и нѣкоторыхъ другихъ бумагъ, принадлежащихъ госуд. казначейству, на сумму до 7 мил. руб. Превышеніемъ нашего вывоза надъ ввозомъ (въ суммѣ до 116 мил. руб.), добычею золота на 50 мил. руб. и старыми запасами на 75 мил. руб. мы могли кое-какъ разсчитаться по невыгодному балансу. Курсъ нашихъ процентныхъ бумагъ испыталъ весьма сильное паденіе: для 4%-ыхъ займовъ въ рубляхъ=$^1/_{10}$ имперіала оно дошло до 99% на Парижской биржѣ (главной для насъ), 3%-ыхъ для 83%, до $3^1/_2$%-ыхъ зак. листовъ до 87%, а государственной 4%-ой ренты до 95%, и это въ то время, когда французская рента снова окрѣпла и стала превышать паритетъ, а англійскіе консоли, не смотря на необычайно неудачную войну и вообще на шаткое положеніе Англіи, не смотря на необходимость новыхъ займовъ на громадныя суммы, удержались на курсѣ, превышающемъ 92%, хотя они приносятъ всего $2^3/_4$, а съ 1903 г. всего $2^1/_2$%. Значительно хуже обстояло дѣло въ Германіи, промышленность которой, какъ и у насъ чрезмѣрно разрослась и въ значительной степени за счетъ иностран-

[1]) Всеп. докл. м-ра ф-овъ на 1901 г.

ныхъ же капиталовъ: 3%-ые германскіе займы упали до 85 за 100, и германскія государства стали переходить къ 4%-ому типу займовъ (Баденъ, Баварія Гамбургъ) или же къ $3^1/_2$%-му (Баварія, Гессенъ), которые удалось реализовать—первые по 99—100, вторые по 93—94 за 100. 3%-ый Саксонскій заемъ, напротивъ, былъ реализованъ только по $83^3/_4$ (въ 1899 г.—по $83^1/_2$). Германія даже прибѣгла къ такому несовсѣмъ обычному способу, какъ выпускъ краткосрочныхъ обязательствъ (до 1904 г.) изъ 4%, съ цѣлью помѣщенія ихъ въ Америкѣ, которая *впервые* выступила такимъ образомъ въ 1900 г. въ качествѣ кредитора Германіи (на сумму 80 мил. мар. по курсу al pari) и Англіи (трехлѣтніе 3%-ые боны, которые были приняты Америкой по 98 за 100 на сумму до 5 мил. ф. ст.) Къ чести нашего правительства необходимо сказать, что, какъ и въ предыдущемъ году, всѣ предложенія о подобнаго же рода займахъ, исходившія изъ Америки и отчасти изъ Англіи, были безусловно отклонены. Министерство финансовъ предпочло повышеніе цѣлаго ряда косвенныхъ нашихъ налоговъ (на спиртные напитки, на табакъ и на нѣкоторые привозные продукты [1]), установить [2]) особые сборы (съ заграничныхъ паспортовъ и съ желѣзнодорожныхъ билетовъ въ пользу Краснаго Креста), усилить продажу заграницу процентныхъ бумагъ прежнихъ выпусковъ и даже пожертвовать частью золотыхъ запасовъ. Такой порядокъ мы считаемъ вполнѣ цѣлесообразнымъ, такъ какъ иначе не имѣло бы никакого смысла накоплять запасы, если при первой же нуждѣ прибѣгать къ новымъ убыточнымъ займамъ. Ошибку эту сдѣлалъ И. А. Вышнеградскій въ 1891 г., во все свое министерство проводившій мысль о необходимости для госуд. казначейства запаснаго фонда, который накоплялся съ большими усиліями, а затѣмъ былъ истраченъ на выкупъ цѣлаго ряда старыхъ нашихъ займовъ, и, когда появились только признаки нужды въ деньгахъ (на самомъ дѣлѣ, какъ потомъ оказалось, такой нужды даже и не было), былъ выпущенъ на унизительныхъ условіяхъ 3%-ый заемъ 1891 г., подорвавшій нашъ госуд. кредитъ года на три. Выйти съ честью изъ тѣхъ затрудненій, въ которыя Россія была поставлена въ 1900 г. вслѣдствіе неурожая, Китайской войны, промышленнаго кризиса внутри имперіи и парижской выставки, вызвавшей отъѣздъ заграницу всѣхъ сколько-нибудь состоятельныхъ русскихъ,—большая заслуга, и надо удивляться, что въ этомъ году удалось все-таки свести концы съ концами въ госуд. росписи хотя бы и съ помощью свободной наличности госуд. казначейства. Къ сожалѣнію

[1]) Собр. узак. 1900 г. ст. 1773 и 1902
[2]) Ibid., ст. 1802 и 2653.

китайская война лишній разъ обнаружила часто забываемую у насъ ненависть къ Россіи со стороны зап. европейскихъ народовъ. Не смотря на то, что вся тяжесть войны обрушилась именно на Россію, которая безкорыстно отдала Китай въ руки з. европейскихъ войскъ, не было той непріятности, которая не была бы сдѣлана англійскими, германскими, японскими и другими войсками и дипломатіей нашей доблестной арміи. Еще болѣе жаль, что Россія опять, забывъ уроки прошлаго, стала вести благотворительную политику по адресу Китая: почти совершенно сперва отказалась отъ вознагражденія за свои военные расходы и за разрушеніе Манчжурской ж. дороги (отъ чего Китаю не стало легче, такъ какъ вознагражденіе за русскій счетъ взяли другія державы), предложила Китаю возвратить ему занятую съ боя нашими войсками Манчжурію и т. д. [1]) Съ самаго начала, спасши Китай во время войны съ Японіей, гарантировавъ 100 — милліонный китайскій заемъ, мы взамѣнъ своей услуги взяли *въ аренду на 25 лѣтъ* Портъ-Артуръ и Таліенвай и взялись на свой счетъ соорудить для китайцевъ ж. дорогу черезъ Манчжурію (дорога *даромъ* черезъ 80 лѣтъ должна была перейти въ собственность Китая, а черезъ 36 лѣтъ онъ получалъ право ея выкупа на такихъ выгодныхъ условіяхъ, на какихъ никогда наше правительство не получало право выкупа частныхъ дорогъ, сооруженныхъ при томъ на гарантированный капиталъ [2]). Ясно, что такая политика ни къ чему доброму повести не можетъ: Китайцы насъ ненавидятъ все равно больше, чѣмъ кого-либо другого изъ европейцевъ за то, что мы привели таковыхъ за собою въ Пекинъ, и если бы мы освободили Манчжурію и даже Портъ-Артуръ, они сочтутъ только это признакомъ нашего безсилія, какъ сочтутъ за таковой же признакъ подобный поступокъ и въ з. Европѣ. Довѣрія ничьего мы не пріобрѣтемъ, выгоды же свои потеряемъ. Къ сожалѣнію политика благотворенія чужихъ народовъ за счетъ интересовъ своего у насъ до сихъ поръ въ большой модѣ. Самъ министръ финансовъ, который болѣе, чѣмъ кто-либо другой долженъ

---

[1]) Окончательное вознагражденіе съ Китая опредѣлено въ 460.674.472 таэлей = 1.727.529.270 фр. изъ коихъ на долю Россіи прійдется до 500.077.903 фр., или 187.529.213 р. (Вѣст. фин. 1902 г. № 7, стр. 380). М-ръ ф-овъ во всепод. докл. на 1902 г. долгъ Китая собственно нашему правительству (не частнымъ лицамъ и обществамъ) исчисляетъ въ 106 мил. руб. Суммою этою никакъ, конечно, не будетъ возможно покрыть нашихъ расходовъ, вызванныхъ Китайской смутой, если принять во вниманіе разрушеніе Восточно-Китайской ж. дороги, сооружаемой исключительно за счетъ нашего госуд. казначейства, и расходы по оборонѣ Квантунскаго полуострова и оккупаціи Манчжуріи.

[2]) Германія или лучше сказать, германскіе капиталисты взялись построить Багдадскую дорогу въ Турціи на условіяхъ *гарантіи* турецкимъ правительствомъ ихъ капитала, не смотря на несравненно большую выгодность этой дороги сравнительно съ Манчжурской.

былъ бы сознавать всю тягость подобной политики, писалъ во всепод. докладѣ на 1901 г. [1]): «Защищая свою границу, Россія въ то же время и въ самомъ Китаѣ сдѣлала все, что отъ нея требовалъ долгъ православной державы, для подавленія смутъ *противъ законнаго порядка и правительства въ Поднебесной имперіи* (не противъ ли, вѣрнѣе, католическихъ и протестантскихъ миссіонеровъ, плоды дѣятельности которыхъ мы, *православные*, должны были пожинать?) и для оказанія *европейцамъ* помощи противъ насилій мятежной толпы. *Не ожиданія выгодъ* подвинули насъ на это, а *единственно* сознаніе своей *общности со всѣмъ человѣчествомъ*. Все это непреложено *доказываетъ*, что Россія въ высокой степени миролюбива не потому, что она слаба, а потому, что она могущественна. Но на могуществѣ своемъ Россія не основываетъ какихъ-либо *скрытыхъ* своекорыстныхъ разсчетовъ». Увы, мы не преслѣдуемъ въ нашей политикѣ, дѣйствительно, никакихъ своекорыстныхъ разсчетовъ ни скрытыхъ, ни явныхъ. Отсюда и наши неудачи во внѣшней политикѣ, и слабость нашего государств. кредита сравнительно съ государствами, преслѣдующими своекорыстную политику. Мы все *доказывали* Европѣ свое миролюбіе и свою общность со всѣхъ человѣчествомъ «потому что мы могущественны». Но доказательствамъ нашего миролюбія никто не вѣритъ и не можетъ вѣрить, а видятъ только въ нашемъ безкорыстіи именно *нашу слабость*, стараются насъ всегда запугать и нерѣдко въ этомъ, къ несчастью нашему, успѣваютъ.

Вообще министръ финансовъ смотрѣлъ на постигшія насъ въ 1900 году бѣдствія чрезвычайно оптимистически. Это дѣлаетъ ему, конечно, честь, такъ какъ не слѣдуетъ терять присутствія духа ни при какихъ, самыхъ тяжолыхъ, обстоятельствахъ. Но намъ кажется, что благопріятность положенія нашего онъ слишкомъ преувеличивалъ. Чрезвычайный ростъ госуд. доходовъ въ послѣдніе годы, накопленіе свободныхъ золотыхъ запасовъ, возможность осуществить денежную реформу, наконецъ самое развитіе нашей промышленности обусловлены были преимущественно *притокомъ къ намъ заграничныхъ капиталовъ*. Государство заключало займы непосредственно, заключали ихъ подъ правительственную гарантію частныя ж. дор. общества, помѣщались заграницей на весьма большія суммы закладные листы госуд. ипотечныхъ банковъ (глав. образомъ дворянскаго), притекали заграничные капиталы и при посредствѣ частныхъ лицъ въ нашу промышленность, торговлю, частные коммерческіе банки. Безъ этихъ займовъ достигнуть полученныхъ нами результатовъ было бы совершенно невозможно. А между тѣмъ м-ръ ф-овъ увѣ-

[1]) *Вѣст. фин.*, 1901 г., № 1, стр., 10—11.

рялъ, что идеалъ госуд. хозяйства вести его такъ, чтобы избытками обыкнов. госуд. доходовъ покрывались даже расходы чрезвычайные, и государство могло бы обходиться безъ займовъ. Любопытнѣе же всего, что онъ доказывалъ, будтобы этотъ идеалъ и на самомъ дѣлѣ достигнутъ, что увеличеніе заграничной задолженности поставило бы насъ на опасный путь, и слава Богу, что у насъ накоплена такая свободная наличность, которая даже въ критическія обстоятельства 1900 г. позволила обойтись безъ займовъ [1]). На самомъ дѣлѣ мы, конечно, не заключали болѣе займовъ на покрытіе дефицитовъ по «обыкновенному» бюджету, м-во ф-овъ предпочло другой порядокъ: выпускать займы отъ своего имени или отъ имени частныхъ ж. д. обществъ спеціально въ цѣляхъ расширенія ж. д. сѣти. Сооруженіе дорогъ въ усиленномъ размѣрѣ увеличивало платежныя силы населенія, а съ тѣмъ вмѣстѣ государ. доходы, роспись сводилась дефицита, но заемъ былъ произведенъ. Не будь займа былъ бы дефицитъ, пришлось бы занимать деньги спеціально на его покрытіе, т. е. заемъ все равно пришлось бы заключить, но новый ж. дороги выстроено не было бы. Такую же роль, какъ ж. д. займы, играли и займы ипотечные, и займы промышленные (притокъ иностр. капиталовъ въ русскія предпріятія). Въ м-во Витте наша *заграничная* задолженность возрасла свыше, чѣмъ на *милліардъ* рублей, и если она не возрасла, какъ видѣли мы, въ 1900 г., то только потому, что были запасы золота, *занятые раньше*. Слѣдовательно, не только мы не достигли еще идеала—обходиться безъ займовъ вообще (мы лично впрочемъ нисколько не видимъ въ этомъ идеала), но до сихъ поръ не можемъ ограничиться внутренними займами, а все еще прибѣгаемъ къ заграничнымъ капиталамъ, безъ которыхъ *пока мы обойтись не можемъ*. Попытка обойтись безъ нихъ впервые была сдѣлана *И. А. Вышнеградскимъ*, который всячески избѣгалъ заграничныхъ займовъ. Она окончилась не совсѣмъ удачно, но, если и могла хотя до извѣстной степени осуществляться, то единственно благодаря превосходнымъ нашимъ урожаямъ конца 1880-ыхъ годовъ, обусловившимъ огромный вывозъ хлѣбовъ и съ тѣмъ вмѣстѣ необычайно выгодный для насъ разсчетный балансъ: мы тогда накопляли *свои* капиталы, а потому и могли обойтись безъ заграничныхъ. Съ начала 1890-ыхъ годовъ мы перестали накоплять эти капиталы въ количествѣ, достаточномъ для разсчета по нашимъ заграничнымъ долгамъ и снова вынуждены были, какъ и прежде (со временъ крымской войны и до Вышнеградскаго), обратиться къ позаимствованію иностранныхъ капиталовъ, а въ этомъ утѣшительнаго было очень мало. Но хорошо то, что этотъ притокъ былъ органи-

[1]) Ibid., стр. 5—7.

зованъ нашимъ новымъ м-омъ ф-овъ на правильныхъ началахъ, въ цѣляхъ подъема производительныхъ силъ страны, на выгодныхъ сравнительно условіяхъ и въ надлежащей постепенности, что онъ дѣйствительно сопровождался ростомъ нашей промышленности, громаднымъ увеличеніемъ ж. дорожной сѣти и установленіемъ правильнаго (золотого) денежнаго обращенія. Могла бы вѣдь и задолженность страны возрости, и пользы отъ этого страна никакой не получить, и тогда положеніе наше дѣйствительно было бы не изъ завидныхъ. Но закрывать глаза на истинное положеніе вещей, умалять или вовсе сводить къ нулю значеніе для нашихъ новѣйшихъ успѣховъ заграничныхъ капиталовъ, полагать, что наше госуд. и народное хозяйство могло и можетъ безъ нихъ обойтись и что наши финансы сами по себѣ находились бы или находятся въ прекрасномъ состояніи, кажется намъ и неправильнымъ и ненужнымъ. Самыя заслуги м-ва ф-овъ выступаютъ ярче, если признать наше положеніе неблагопріятнымъ и не вполнѣ нормальнымъ въ виду невозможности обходиться временно безъ иностранныхъ капиталовъ. Впрочемъ косвенное признаніе въ необходимости послѣднихъ для дальнѣйшаго нашего развитія находимъ мы и во всепод. докладѣ м-ра ф-овъ на 1901 годъ (не говоря уже о правительственныхъ сообщеніяхъ 1899 г.), гдѣ какъ главная причина нашего денежнаго кризиса выставляются денежныя затрудненія въ З. Европѣ, вызванныя войнами въ Китаѣ и Трансваалѣ, затратой европейскихъ капиталовъ въ предпріятія азіатскія и африканскія, и выгодными торговыми балансами С. Штатовъ. «Вполнѣ естественно, что русскій денежный рынокъ ощутилъ на себѣ вліяніе общей причины вздорожанія денегъ въ Европѣ. Еще недавно иностранныя средства, привлекаемыя крупнымъ процентомъ на ссужаемыя деньги, *обильно притекали къ намъ* не только въ долгосрочныя затраты, но и во временное помѣщеніе; теперь этотъ приливъ значительно ослабъ, такъ какъ *уменьшеніе разности между размѣрами ссуднаго процента* у насъ и на западѣ Европы сдѣлало передвиженіе средствъ съ з. рынковъ въ Россію менѣе выгоднымъ. По той же причинѣ нѣкоторая часть полученныхъ нами на срокъ капиталовъ отлила отъ насъ обратно». Мы думаемъ однако, что разность эта въ настоящее время не уменьшилась, а возросла, такъ какъ наши госуд. фонды теперь гораздо ниже расцѣниваются сравнительно съ заграничными, чѣмъ прежде. Такъ напр. цѣна 3%-ыхъ нашихъ займовъ въ 1897—98 г.г. доходила до 97 за 100 при цѣнѣ въ 103 за 100 французской 3%-ой ренты и превышала цѣну германскихъ 3%-хъ консолей. Теперь же наши 3%-ые займы упали до 80—85 за 100, французская 3-ая рента опять расцѣнивается по 102, а германскіе 3-ые займы по 93. Когда

же была бо́льшая разница? Но въ 1897—98 г.г. Россіи гораздо болѣе довѣряли, чѣмъ въ 1900—1902 г., и причинами такого недовѣрія являются: *промышленный* кризисъ, отливъ отъ насъ золота, неудачная (по своему безкорыстію) и едва не вовлекшая насъ въ войну съ Японіей внѣшняя политика. Конечно, если бы капиталы въ З. Европѣ были бы такъ же свободны какъ и прежде, то приливъ ихъ въ Россію продолжался бы: помѣщать ихъ надо же было бы куда нибудь и все таки казалось бы безопаснѣе ссудить Россіи, нежели напр., Италіи, Греціи, Испаніи, Ю. Америкѣ или Японіи, тоже доказывающей свою общность со всѣмъ человѣчествомъ. Конечно если бы у насъ, какъ и въ Америкѣ, изъ году въ годъ вмѣсто недорода былъ бы урожай, и мы могли бы для сведенія концовъ съ концами обходиться безъ заграничныхъ капиталовъ, то дѣло сразу же приняло бы другой оборотъ. Но этой причинѣ придавалось у насъ очень мало значенія. М-ръ ф-овъ видѣлъ главную причину нашихъ затрудненій въ затрудненіяхъ европейскихъ ден. рынковъ, въ затратѣ нашихъ средствъ на восточную ж. дорогу, на флотъ въ Тихомъ океанѣ, на войну въ Китаѣ, на управленіе и оборону Квантунскаго полуострова. Затѣмъ указывалось на расходы заграницею по оборудованію нашей промышленности и только въ концѣ концовъ—на плохіе урожаи послѣднихъ лѣтъ. М-ръ ф-овъ находилъ, что при строгомъ соблюденіи благоразумной и твердой финансовой политики современныя обстоятельства не должны внушать опасеній: европейскіе рынки придутъ въ равновѣсіе сами собою по мѣрѣ накопленія новыхъ сбереженій и возмѣщенія части произведенныхъ затратъ, русскій рынокъ будетъ облегченъ съ прекращеніемъ чрезвычайныхъ расходовъ на дальнемъ Востокѣ и съ улучшеніемъ нашихъ урожаевъ. «Такимъ образомъ затрудненія нашего денежнаго рынка, по скольку они зависятъ отъ политическихъ и экономическихъ причинъ, общихъ и мѣстныхъ, слѣдуетъ признать весьма преходящими, наблюдаемое же уменьшеніе нашего золотого запаса не представляетъ чего-либо особо тревожнаго: въ періодъ со второй половины 1892 г. по 1898 г. золотая наличность увеличилась на 422,8 мил. р. и въ обращеніе введено золота на 149,3 мил. р. на ряду съ сокращеніемъ обращавшихся билетовъ на 198,8 мил. р.; съ 1898 г. по 1901 г. сумма золотой наличности уменьшилась на 520,5 мил. р., но за то количество золота въ оборотѣ возрасло на бо́льшую сумму, 535,2 мил. р., и билетное обращеніе сокращено еще на 348,9 мил. р. Если съ 1892 г. при смѣнѣ и счастливыхъ и менѣе удачныхъ въ экономическомъ отношеніи годовъ, могло быть накоплено и частью выпущено въ обращеніе такое количество золота, при одновременномъ уменьшеніи числа кред. знаковъ въ оборотѣ

почти на половину, то есть полное основаніе разсчитывать, что по минованіи исключительныхъ обстоятельствъ представится возможность пополнить небольшую убыль въ золотомъ запасѣ страны и вновь довести его до прежнихъ размѣровъ. Если бы, противъ ожиданія, улучшеніе международнаго рынка замедлилось, и предстояла бы потеря еще значительнаго количества золота, то и въ этомъ случаѣ имѣющійся золотой запасъ болѣе, чѣмъ достаточенъ, чтобы спокойно выждать времени, когда онъ будетъ вновь постепенно наростать. Относясь такимъ образомъ, къ будущему съ полнымъ довѣріемъ и спокойствіемъ, м-ръ ф-овъ считаетъ долгомъ высказать, что, по его глубокому убѣжденію, переживаемыя затрудненія сказались бы у насъ съ гораздо большею силою, если бы мы не воспользовались благопріятнымъ временемъ, чтобы закончить монетную реформу въ короткій срокъ. При условіяхъ, подобныхъ настоящимъ, едва ли было бы возможно рѣшиться на какія-либо мѣры для исправленія денежной системы. Общеевропейскій денежный кризисъ немедленно повлекъ бы за собою паденіе курса кред. билетовъ и другія грустныя явленія, уже испытанныя Россіею въ прежнія времена, и не замедлилъ бы весьма печально отразиться не только на нашемъ денежномъ рынкѣ и торговыхъ оборотахъ, но и на государственныхъ финансахъ. Если мы не видимъ этого теперь, то лишь благодаря правильной денежной системѣ, основанной на прочной монетной единицѣ» [1]). Къ этому мнѣнію присоединяемся и мы.

Естественно, что охрана въ порядкѣ прочности нашего денежнаго обращенія должна была стать первой задачей м-ва ф-овъ: стоитъ рухнуть новой нашей денежной системѣ, и кризисъ разразится съ необычайною силою. На Западѣ денежныя затрудненія удалось побороть очень скоро. Германскіе 3%-ые консоли за годъ (съ половины 1900 къ половинѣ 1901 г.) повысились съ 86 до 90, и въ апрѣлѣ 1901 г. 3%-ый заемъ въ Германіи былъ весьма легко реализованъ по $86^{3}/_{4}$ за 100, т. е. изъ 3,45% дѣйств., золотые запасы германскаго банка возросли за это время съ 800 мил. мар. до 1 милліарда мар., учетъ съ $5^{1}/_{2}$ пониженъ до $3^{1}/_{2}$%, и это несмотря на разразившійся въ Германіи промышленный кризисъ, сопровождавшійся крахомъ Лейпцигскаго банка, а вслѣдъ за нимъ цѣлаго ряда и другихъ. Къ февралю 1902 г. 3%-ые Герм. бумаги дошли уже до 93%, а дисконтъ пониженъ до 3%, запасы золота дошли до 1.080 мил. мар. Во Франціи, которая никакого особеннаго кризиса и не испытывала, металлическіе запасы за это же время возрасли на 350 мил. фр. въ національномъ банкѣ, рента, стоявшая и безъ

---

[1]) Ibid., стр. 9—10.

того высоко, еще повысилось (съ 100 до 101), учетный процентъ остался на уровнѣ 3%, съ деньгами совершенно свободно, золотой запасъ доходитъ до $2^1/_2$ милліардовъ фр. въ банкѣ. Даже въ Англіи, продолжающей вести разорительную войну, золотой запасъ въ банкѣ возросъ съ 32 мил. £ до 35—36 мил. £, оффиціальный учетъ остался на уровнѣ 3% и только понизился курсъ консолей съ 100—101 до 94—95, но не надо забывать, что по случаю войны пришлось таковыхъ вновь реализовать на 60 мил. £, предстоятъ и еще займы, а вѣдь нар. процентъ по этимъ каждый черезъ годъ будетъ только $2^1/_2$%, да и теперь всего $2^3/_4$%. У насъ же золотая наличность банка уменьшилась до 700 мил. р. съ 800 мил., количество кред. билетовъ въ обращеніи *возросло* (правда очень не на много), учетно-ссудный процентъ пониженъ съ $5^1/_2$—$6^1/_2$ только до 5—6%, при чемъ частный дисконтъ по обыкновенію значительно дороже оффиціальнаго, тогда какъ заграницей наоборотъ; рента же наша съ 99 упала до 96 за 100. Ухудшеніе нашего положенія сравнительно съ первоклассными державами З. Европы станетъ еще рельефнѣе, если мы возьмемъ для сравненія конецъ 1899 г. и середину 1901 г.

Тогда окажется [1]):

	Конецъ 1899 г.	Середина 1901 г.	Болѣе или менѣе + или минусъ
Въ Германіи:			
Золотые запасы банка . .	730.761.000 м.	958.201.000 м.	+227.440.000 м.
Билетное обращеніе . . .	1.265.455.000	1.230.285.000	— 35.170.000
Цѣна 3%-ыхъ займовъ .	88,75%	91%	+ 2,25%
Офиц. учетъ	7%	$3^1/_2$%	— $3^1/_2$%
Во Франціи:			
Металл. запасы банка . .	3.022.600.000 фр.	3.575.302.000 фр.	+552.702.000 фр.
Билетное обращеніе . . .	4.093.539.000	3.966.561.000	— 27.978.000
Цѣна 3%-ой ренты . . .	$99^1/_2$%	101%	+ $1^1/_2$%
Оффиц. учетъ	$4^1/_2$%	3%	— $1^1/_2$%
Въ Англіи:			
Золотой запасъ банка . .	31.913.000 £	35.575.760 £	+ 3.662.760 £
Билетное обращеніе . . .	28.326.000 £	30.179.355	+ 1.853.355
Цѣна $2^3/_4$%-ыхъ консолей	99%	93%	— 6%
Оффиц. учетъ	6%	3%	— 3%
Въ Россіи:			
Золото банка	839.582.000 р.	694.509.000 р.	—145.073.000 р.
Билетное обращеніе . . .	491.090.000	552.246.000	+ 61.156.000
Цѣна 4%-ой ренты . . .	$99^1/_2$%	96%	— $3^1/_2$%
Оффиц. учетъ	6—7%	$5^1/_2$—$6^1/_2$%	— $^1/_2$%

[1]) Вѣст. фин. 1901 г. № 1, 29, 30.

Ясно, что положеніе наше не было благополучнымъ, ясно, что золотые запасы наши исчезали, ясно, что дѣло вовсе было не въ денежномъ кризисѣ З. Европы, гдѣ все было относительно благополучно, а все дѣло было въ томъ, что намъ нечѣмъ было разсчитаться по нашимъ заграничнымъ обязательствамъ, ибо мы не могли произвести столько товаровъ, чтобы ими заплатить за привозимые къ намъ товары изъ-заграницы, оплатить издержки нашихъ путешественниковъ, и оплатить нашу ежегодную дань по внѣшнимъ долгамъ. Приходилось или отдавать обратно занятое у З. Европы золото или занимать у нея деньги снова, всячески отстаивая свои золотые запасы,—основу столь необходимаго намъ правильнаго денежнаго обращенія. Начиналась «борьба за золото». Правительство наше приложило извѣстныя усилія, чтобъ увеличить прежде всего нашу внутреннюю добычу желтаго металла: отмѣненена была горная подать съ золота, предоставлена свобода обращенія его, началась разработка знаменитыхъ пріисковъ на Желтугѣ въ Манчжуріи, привлекаются къ разработкѣ нашихъ золотыхъ рудъ иностранные капиталисты, дѣлаются энергическія развѣдки по побережью Охотскаго моря, а отчасти и внутри Камчатки. Но въ этомъ направленіи наврядъ ли можно въ скоромъ времени достичь серьезныхъ результатовъ въ дѣлѣ охраненія нашихъ золотыхъ запасовъ, хотя, конечно, всѣ мѣры, какія только будутъ приняты для разработки нашихъ золотыхъ пріисковъ необходимо привѣтствовать, ибо народное богатство отсюда можетъ возрости въ значительной степени, только не слѣдуетъ предоставлять здѣсь слишкомъ много льготъ иностранцамъ, ибо это дѣло даетъ слишкомъ большіе барыши, и нежелательно, чтобы они вывозились изъ Россіи. Добыча золота у насъ скорѣе падаетъ, чѣмъ возростаетъ. Въ 1893 г. она достигла своего кульминаціоннаго пункта (2.759 п.), въ послѣднее десятилѣтіе 2.440 пудовъ въ среднемъ, въ 1901 г. всего 2361 пуд. Далѣе приняты были мѣры къ удержанію заграницей размѣщенныхъ уже тамъ нашихъ бумагъ, государственныхъ и частныхъ. Относительно частныхъ бумагъ послѣдовало Высочайшее повелѣніе 10 дек. 1899 г. [1]), чтобы въ изъятіе дѣйствующихъ законоположеній о 5%-омъ сборѣ съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ освободить впредь отъ уплаты 5%-аго сбора доходы: 1) отъ негарант. облигацій, выпущенныхъ русскими акціонерными компаніями и реализованныхъ заграницею и 2) отъ облигацій, выпущенныхъ заграницею иностранными анонимными обществами, допущенными къ производству операцій въ Россіи,—при томъ условіи, если означенныя выше % бумаги выпущены въ иностранной валютѣ безъ

---

[1]) Собр. узак. 1901 г. ст. 248.

паритета на русскую монету. *Такія проц. бумаги не допускаются къ обращенію на русскихъ биржахъ.*

Этимъ путемъ и облегчали выпускъ новыхъ промышленныхъ бумагъ заграницею, и установливалось препятствіе для притока ихъ въ Россію. Еще болѣе важная мѣра была принята въ силу Выс. указа 4 дек. 1900 г. [1]), которымъ были освобождены отъ уплаты купоннаго налога свидѣтельства 4%-ой госуд. ренты, держателями которыхъ являются заграничные капиталисты. Льгота эта предоставлялась тѣмъ изъ нихъ, которыя внесли бы свои бумаги въ указанное м-омъ ф-овъ кредитное учрежденіе для пересылки въ госуд. комиссію погашенія долговъ, выдававшую именную квитанцію въ пріемѣ на храненіе бумагъ (удостовѣреніе именной записи), при чемъ льгота начиналась не ранѣе, какъ по истеченіи 3 мѣсяцевъ со дня внесенія ренты въ соотвѣтствующее кред. учрежденіе или банкирскій домъ. Въ квитанціяхъ должно было содержаться указаніе подданства, имени, фамиліи и мѣста пребыванія владѣльца и кассы, изъ которой должна производиться уплата процентовъ. Передача квитанцій по надписямъ воспрещалась, а въ случаѣ перехода права собственности на квитанціи inter vivos или mortis causa выдавалась новымъ владѣльцамъ новая квитанція. Обратно свидѣтельства ренты возвращались полностью и по частямъ, можно было и добавлять на храненіе къ прежнимъ новыя свидѣтельства, во всѣхъ этихъ случаяхъ старыя квитанціи замѣнялись новыми. Всѣ расходы по выдачѣ и обмѣну квитанцій, а равно по пересылкѣ туда и обратно самыхъ свидѣтельствъ ренты правительство наше брало на себя [2]), какъ взяло оно раньше на себя всѣ расходы по храненію во французскомъ банкѣ принадлежащихъ французскимъ капиталистамъ нашихъ облигацій. Мотивировалась оффиціально [3]) принятая мѣра, какъ *актъ справедливости* по отношенію къ иностраннымъ держателямъ нашихъ бумагъ, которыя не должны подлежать купонному налогу, какъ виду налога подоходнаго, и которыхъ предполагалось налогу не подвергать еще въ 1885 г., когда обсуждался вопросъ (при Н. Х. Бунге) объ установленіи сбора съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ, но было рѣшено вслѣдствіе трудности опредѣленія въ каждомъ данномъ случаѣ, принадлежитъ ли бумага иностранцу или нѣтъ, въ основаніе освобожденія отъ налога положить не признакъ личный (національность владѣльца), а объективный (родъ бумаги). Дѣйствительно сборъ съ доходовъ отъ ден. капита-

---

[1]) Собр. узак. 1901 г. ст. 67.

[2]) Распор. м-ва ф-овъ, объявл. 10 янв. 1901 г. Сенату (Собр. узак. и расп. прав. 1901 г. ст. 68).

[3]) Вѣстн. финансовъ 1901 г. № 3, стр. 138—139.

ловъ не былъ распространенъ на займы, обращавшіеся главнымъ образомъ заграницей, а также впослѣдствіи были изъяты изъ названнаго сбора вновь выпущенные займы, размѣщенные на заграничныхъ рынкахъ. Въ послѣднее время вслѣдствіе замѣны рентой нѣкоторыхъ бумагъ, обращавшихся заграницей, не освобожденныхъ отъ налога, напр. восточные займы, акціи юго-западныхъ, балтійской, варшавско-тереспольской и др. ж. дорогъ, состоялся переходъ нѣкотораго количества ея заграницу. Рентѣ присвоены многія преимущества: пріемъ по нариц. цѣнѣ въ обезпеченіе всякого рода казенныхъ платежей, выдача ссудъ изъ госуд. банка изъ пониженнаго процента, пріемъ купоновъ въ казенные платежи за три мѣсяца до срока оплаты купоновъ. Этими льготами не пользуются иностранцы, не проживающіе въ Россіи, и для нихъ таковыя имѣютъ весьма малое значеніе. Поэтому-то и справедливо предоставить другого рода льготы иностранцамъ.

Натяжка этого объясненія очевидна. Прежде всего въ 1885 г. освобождены были изъ нашихъ займовъ (внутреннихъ и внѣшнихъ безразлично) отъ купоннаго налога только тѣ, относительно коихъ было при самомъ выпускѣ выговорено это освобожденіе; всѣ же остальные обложены, въ томъ числѣ и размѣщенные заграницей. Послѣ же введенія у насъ купоннаго налога, для всѣхъ займовъ, выпускаемыхъ черезъ заграничныхъ банкировъ, выговорено было послѣдними условіе освобожденія навсегда отъ всякихъ русскихъ налоговъ. Освобождать отъ названнаго сбора ренту, принадлежащую заграничнымъ капиталистамъ, не пришло въ голову никому и при конверсіи въ таковую ж. д. акцій или восточныхъ займовъ именно потому, что такая мѣра была бы крайне несправедлива по отношенію къ русскимъ держателямъ этой бумаги и способствовала бы ея отливу заграницу (что́ представлялось *тогда* нежелательнымъ). Русскіе держатели также далеко не всѣ пользуются спеціальными льготами, дарованными 4%-ой рентѣ, и не этими льготами опредѣляется ея оцѣнка на нашемъ рынкѣ, такъ что о *справедливости* въ данномъ случаѣ трудно даже вести и рѣчь: эта мѣра *въ высшей степени несправедливая и обидная для русскихъ капиталистовъ*, и мы увѣрены, что м-во ф-овъ согласилось на нее только, такъ сказать, скрѣпя сердце. Мѣра эта вызвана *единственно* борьбою за золото: отнынѣ 4%-ая рента должна сто́ить заграницей дороже, чѣмъ внутри Россіи, ибо она тамъ приноситъ 4%, а, едва перекочуетъ сюда, какъ начинаетъ приносить только 3,8%; казалось, что отнынѣ невыгодно, почти невозможно будетъ перепродавать ее обратно въ Россію и, напротивъ, очень выгодно покупать ее въ Россіи и, вывозить заграницу. Заграничная задолженность наша должна отъ этого возрасти, но

золотые запасы получаютъ нѣкоторые шансы на охраненіе отъ отлива ихъ заграницу. Несомнѣнно заграничные держатели 3,8%-ой ренты вслѣдствіе внезапнаго превращенія ея въ 4%-ую получили отъ нашего правительства неожиданный подарокъ, которымъ новые покупатели воспользуются только при покупкѣ ренты въ Россіи (*заграничные* продавцы, конечно, учтутъ уже этотъ подарокъ), наши же платежи по системѣ государственнаго кредита (и какъ разъ заграницу, что именно и опасно) возрасли. Принесетъ ли это по крайней мѣрѣ пользу для удержанія въ странѣ золота, покажетъ будущее. Весьма возможно, что восторженные отзывы и предсказанія нѣкоторыхъ органовъ нашей печати о принятой мѣрѣ (особенно *Биржевыхъ Вѣдомостей* и *Россіи*) не оправдаются на дѣлѣ. По крайней мѣрѣ внесено пока на храненіе 4%-ой ренты заграничными капиталистами на совершенно ничтожную сумму (41 мил. руб. [1]). Но если бы заграничные капиталисты стали въ самомъ дѣлѣ пріобрѣтать 4%-ую ренту (до сихъ поръ эта бумага имѣла тамъ сравнительно ничтожное обращеніе), то м-во ф-овъ имѣло бы возможность исподволь реализовать необходимыя ему суммы заграницей черезъ банкировъ-комисіонеровъ, не обращаясь открыто къ рынку съ новыми займами. Запасы же госуд. ренты въ нашемъ казначействѣ могутъ оказаться весьма значительными: во первыхъ время отъ времени производились, производятся и будутъ производиться, конечно, выпуски ренты въ цѣляхъ возмѣщенія расходовъ госуд. казначейства на выдачу ссудъ частнымъ ж. д. обществамъ, а ничто не можетъ помѣшать выпустить ренту и въ возмѣщеніе расходовъ по сооруженію казенныхъ ж. д. линій; во вторыхъ часто въ депо сберегательныхъ кассъ находится 4%-ой ренты на весьма большія суммы, которую очень легко обмѣнять на многочисленныя ж. д. облигаціи частныхъ обществъ, разрѣшенныя къ выпуску съ гарантіей правительства и до сихъ поръ нереализованныя: на 1 янв. 1902 г. однихъ облигацій Восточной ж. дороги (черезъ Манджурію) принадлежало казначейству на 257 мил. руб., не считая другихъ бумагъ, (общая сумма всѣхъ принадлежащихъ казнѣ бумагъ превышала 275 ½ мил. р. [2]). Такимъ путемъ можно и не прибѣгать къ новымъ выпускамъ 4%-ой ренты, оставаясь при иллюзіи, что госуд. долгъ не растетъ, такъ какъ къ этому долгу у насъ не причисляются гарантированные долги частныхъ ж. д. обществъ. Спросъ на 4%-ую ренту изъ-заграницы довольно великъ, если вѣрить газетнымъ сообщеніямъ [3]),

---

[1]) Дѣло кред. канц. 1901 г. № 42. Отд. II, ст. I.

[2]) Дѣло кред. канц. 1899 г. Отд. II, ст. I № 3 и 25.

[3]) *Новое время* 1901 г. № 9107 (отъ 13 іюля).

что конверсія $4^1/_2$%-ыхъ займовъ 1890, 92 и 93 г.г. въ 4%-ую ренту была вызвана именно желаніемъ замѣнить $4^1/_2$%-ыя облигаціи, принадлежащія сберегательнымъ кассамъ, свидѣтельствами 4%-ой ренты, *съ цѣлью сбыта ея заграницу*, въ связи съ чѣмъ недавно опубликовано о выпускѣ новыхъ свидѣтельствъ ренты на сумму 150 мил. руб. Сберегательныя кассы получатъ, конечно, взамѣнъ другія бумаги, желѣзнодорожныя по преимуществу. Приводимъ нѣсколько интересныхъ справокъ, добытыхъ нами по этому вопросу [1]). Въ 1899 г. м-во ф-овъ озаботилось усиленнымъ сбытомъ заграницу 4%-ой ренты и $3^1/_2$%-ыхъ закл. листовъ дворянскаго банка, для чего вошло въ особое соглашеніе съ изв. французскою фирмою *Ліонскій кредитъ*. Въ виду того, что свободныхъ выпусковъ ренты въ распоряженіи м-ва ф-овъ не находилось (требовалась непремѣнно рента первыхъ 112 выпусковъ, на которыхъ текстъ былъ напечатанъ на русскомъ, французскомъ и нѣмецкомъ языкахъ), а между тѣмъ м-во не желало прибѣгать къ открытому займу для пріобрѣтенія необходимаго для сведенія нашего разсчетнаго баланса золота, было рѣшено позаимствовать ренту у сберегательныхъ кассъ и изъ фонда эмеритальныхъ кассъ военнаго и морского вѣдомствъ, съ тѣмъ чтобы рента была замѣнена $4^1/_2$%-ыми закл. листами земельныхъ банковъ, не находившими сбыта внутри Россіи и не проложившими еще дорогу заграницу. Этимъ путемъ обезпечивался притокъ денегъ въ Россію извнѣ, достигалась возможность для земельныхъ банковъ выдавать ссуды на постройку новыхъ домовъ и подъ залогъ земель, увеличивать свои акціонерные капиталы, продолжать выдачу крупныхъ дивидендовъ и т. д., словомъ давалась поддержка той иллюзіи нашего промышленнаго оживленія, которое создалось за счетъ иностранныхъ капиталовъ. Военное и морское вѣдомства уступили съ Высоч. соизволенія принадлежащую имъ ренту всего на 70 мил. руб. (на 60 мил. военносухопутное и 10 мил. р. морское), при чемъ имъ было доплочено сбер. кассами по 50 к. за листъ при обмѣнѣ, т. е. рента была принята по $100^3/_8$, а $4^1/_2$%-ные закл. листы выданы по курсу $99^7/_8$%. Сбер. кассы передъ этимъ обмѣномъ обладали $4^1/_2$%-ыми листами на сумму всего 62.577.700 р., да госуд. банкъ на сумму до 5.397.700 р., такъ что по случаю этого обмѣна весь запасъ закл. листовъ въ сбер. кассахъ изсякъ, и открывались сейчасъ же широкія перспективы для скупки этихъ листовъ сбер. кассами вновь, такъ на основ. Выс. утв. пол. комитета финансовъ 5 дек.

---

[1]) Дѣло кред. канц. Отд. II, ст. I 1898 г. № 6, 1899 г. №№ 3, 5, 7 и 25, 1900 г. № 20, 41, 46 и 52, 1901 г. №№ 16, 17, 18 и 52.

1897 г. онѣ имѣли право помѣстить въ эти листы до $^1/_5$ всѣхъ своихъ капиталовъ. (Справедливость требуетъ сказать, что м-во ф-овъ въ данномъ случаѣ было очень осторожно, такъ какъ въ фондѣ сбер. кассъ на 1 янв. 1900 г. числилось $4^1/_2$%-ыхъ закл. листовъ только на 9.541.000 р., къ 1 янв. 1901 г. на 11.281.400 р. и къ 1 янв. 1902 г. на 11.323.400 р.). Всего удалось въ 1899 г. продать при посредствѣ *Ліонскаго Кредита* 4%-ой ренты на сумму 107.499.700 р. нар.=286.665.867 фр., за которыя было выручено 277.779.773 фр., т. е. реализація была произведена по курсу менѣе, чѣмъ 97%, и слѣд. сбер. кассы по операціи понесли убытковъ до $3^1/_2$% или до $3^3/_4$ мил. руб. Кромѣ того черезъ Мендельсона было продано въ томъ же 1899 г. ренты на 1.032.700 руб. нар. (цѣна намъ неизвѣстна). Въ концѣ 1899 г. и въ 1900 г. (едва ли не самый тяжелый годъ за послѣднее время) рента приливала къ намъ обратно изъ-заграницы, въ сбер. кассахъ ея накопилось къ 1 янв. 1900 г. на сумму до 107.339.700 р. нар., но затѣмъ послѣдовалъ дов. бурный отливъ ея во внутреннее обращеніе (громадное требованіе на ренту было изъ Сибири и Манчжуріи, видно нажившіеся строители Сибирской и В.-Китайской ж. дорогъ старались попрочнѣе пристроить свои капиталы), сократившій запасъ ренты въ сберегательныхъ кассахъ къ 1 янв. 1901 года до 58.542.900 р. нар., при чемъ эта оставшаяся въ кассахъ рента была въ большинствѣ случаевъ снабжена заграничнымъ штемпелемъ объ уплатѣ гербоваго сбора, т. е. особенно удобна была для обратнаго сбыта заграницу. Министерство финансовъ, озабоченное этимъ сбытомъ, опять обратилось въ 1901 г. въ военное вѣдомство съ просьбой *временно* замѣнить принадлежащими ему на 12 мил. руб. свидѣтельствами нештемпелеванной ренты ренту штемпелеванную, такъ какъ послѣдняя понадобится для продажи заграницу. Нештемпелеванныя же свидѣтельства ренты были предназначены для продажи на внутренній рынокъ. Вотъ этотъ-то недостатокъ нештемпелеванной (т. е. невозвращенной изъ заграницы) ренты и вызвалъ конверсію $4^1/_2$% внутр. займовъ 1890, 1892 и 1893 г.г. въ 4%-ую ренту, что помогло, конечно, разсчитаться съ эмеритальными кассами военнаго вѣдомства. Явленіе наврядъ ли желательное—производить конверсію того или другого займа подъ вліяніемъ такихъ чисто внѣшнихъ причинъ (противъ этой конверсіи какъ несвоевременной далъ свое заключеніе даже управляющій госуд. банкомъ [1]). Сбытъ ренты заграницу въ 1901 г. оказался крайне неуспѣшнымъ, не смотря на освобожденіе ея заграничныхъ держателей отъ купоннаго на-

---

[1]) Дѣло кред. канц. ст. 2 от. II № 3.

лога и на обязательство оплаты купоновъ отъ ренты въ иностранной валютѣ. *Deutsches Bank*, взявшійся продать ренту на сумму до 1.500.000 (стоило ли затѣвать операцію на столь ничтожную сумму, рискуя неудачей операціи подорвать нашъ кредитъ!) по цѣнѣ 96,25% (въ то время какъ въ Петербургѣ рента расцѣнивалась по 96½ въ Парижѣ по 97,07, Берлинѣ 96,33, Амстердамѣ—96,02), производилъ продажу въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ и, сколько намъ извѣстно, до сихъ поръ ея не окончилъ. Замѣчается вобще тенденція къ подъему цѣнъ на ренту внутри Россіи и къ паденію ихъ заграницей. Отъ этого, не смотря на всѣ привеллегіи для заграничныхъ держателей ренты, она продолжаетъ притекать къ намъ изъ заграницы, и чтобы предотвратить этотъ приливъ, м-во ф-овъ принимаетъ мѣры къ *искусственному* пониженію цѣнъ на ренту, предлагаетъ ее по цѣнамъ нѣсколько болѣе низкимъ (изъ запасовъ сберегат. кассъ и изъ другихъ источниковъ), чѣмъ опредѣлилъ бы ихъ свободный рынокъ, еслибы не было сказаннаго вмѣшательства. Мы считаемъ болѣе правильнымъ и соотвѣтствующимъ нашимъ истиннымъ интересамъ допустить притокъ ренты къ намъ изъ-заграницы, чѣмъ мѣшать возвышенію ея цѣнъ, которое повлекло-бы за собою возвышеніе цѣнъ и на другія бумаги, поддержало бы нашъ кредитъ, а, можетъ быть, заставило бы заграничныхъ держателей ренты подумать, есть ли смыслъ выпускать изъ своихъ рукъ столь надежную и ходкую бумагу. Нельзя сказать, чтобы лучше обстояло дѣло и съ реализаціей 3½%-й закл. листовъ Дворянскаго банка. Въ 1899 г. ихъ удалось реализировать черезъ Ліонскій кредитъ на сумму до 48.148.800 р. нар., но не безъ затрудненій по курсу 92 за 100. Въ декабрѣ 1892 г. курсъ 3½%-хъ листовъ упалъ до 90,60 (съ 98½% въ 1898 г.), но въ началѣ 1900 г. биржа отмѣчала ихъ уже по 93½—93¾%. Въ виду этого Ліонскій кредитъ предложилъ реализовать на 50—60 мил. руб. листовъ по курсу 90 съ уступкой ¾% коммиссіонныхъ и съ уплатою русскимъ правительствомъ гербоваго сбора. М-во ф-овъ выторговало цѣну въ 91%. Всего Ліонскій кредитъ принялъ для реализаціи закл. листовъ на сумму 56.000.100 руб. нар. (III вып..) Изъ этой суммы 33.000.000 р. взято было изъ сберег. кассъ, которыя приняли листы отъ двор. банка подъ выдачу аванса въ 90,71%, а на 23.000.100р. нар. было передано изъ фонда сбер. кассъ—4%-хъ закл. листовъ двор. банка (которые были въ свое время куплены кассами по 96,96%) въ Госуд. коммиссію погашенія долговъ, обмѣнявшую ихъ на 3½%-ые листы. Убытки по реализаціи листовъ долженъ былъ возмѣстить сбер. кассамъ Дворянскій банкъ. Всего причиталось кассамъ за ихъ бумаги—52.746.383 р., а выручено

было черезъ Ліонскій кредитъ только 50.039.007 р. (за вычетомъ всѣхъ расходовъ) или 89,355% на всѣ 56.000.100 р. нар. Убытокъ—2.707.376 р. былъ отнесенъ на запасный капиталъ двор. банка.

Что касается до воспрепятствованія отлива золота непосредственно изъ рукъ населенія заграницу, то это по прежнему достигается путемъ продажи госуд. банкомъ траттъ и чековъ на заграничныя мѣста съ такимъ разсчетомъ, чтобы не была перейдена такъ наз. золотая точка. Вслѣдствіе этого, конечно, крутой отливъ золотой монеты изъ каналовъ внутренняго обращенія становится невозможнымъ, за исключеніемъ мелкихъ пограничныхъ платежей и вывоза денегъ русскими путешественниками и иностранцами, уѣзжающими изъ Россіи. Но для того, чтобы имѣть возможность поддерживать столь выгодный для Россіи вексельный курсъ, правительство наше должно непремѣнно имѣть извѣстные запасы золота заграницей, такъ какъ иначе выдача траттъ и чековъ госуд. банкомъ въ неограниченномъ количествѣ сдѣлается совершенно немыслимой. Возможность эта только тогда могла бы явиться сама по себѣ, если бы мы обладали выгоднымъ разсчетнымъ балансомъ, но, пока этого нѣтъ, то приходится или высылать заграницу старые запасы золота или прибѣгать къ новымъ займамъ. Высылать приходится весьма значительныя суммы, и госуд. банкъ вынуждается выдавать иногда даже бланковыя тратты за израсходованіемъ принадлежащихъ ему заграницей суммъ. Конечно, кред. канцелярія постоянно озабочена подкрѣпленіемъ средствъ госуд. банка, а для этого приходится прибѣгать къ высылкѣ наличнаго золота изъ Россіи [1]). Въ тяжелые 1899 и 1900 г.г. ограничивались продажей заграницу разныхъ % бумагъ принадлежащихъ госуд. казначейству: ренты на сумму 108.531.600 р. нар., 3½%-ныхъ закл. листовъ на 104.148.900 р. нар. и разныхъ бумагъ на 9.963.215 р. нар.; кромѣ того было реализовано гарантированныхъ ж. д. займовъ въ 1899 г. на 35 мил. р. нар. и въ 1900 г. реализовано новыхъ акцій Варш. Вѣнской ж. д. на 12½ мил. р. нар.

Новый заемъ въ открытой формѣ былъ выпущенъ только въ 1901 г. на основаніи Выс. указа 28 апр. 1901 г. [2]) въ Парижѣ черезъ посредство бр. Ротшильдъ четырехъ петербургскихъ банковъ, въ формѣ особой консолидированной ж. д. ренты, изъ 4%, на сумму 424 мил. фр. (159 мил. р.), съ предназначеніемъ, какъ того и слѣдовало ожидать, на возмѣщеніе расходовъ госуд. казначейства по выдачѣ ссудъ частнымъ ж. д. обществамъ. (Въ 1899—1901 г.г.

---

[1]) Дѣло кред. капит. 1901 г. № 18 ст. I отд. II.

[2]) Собр. узак. 1901 г., ст. 782.

выдано было о-ву Вост.-Китайской ж. д. 222.174.700 р. [1]). Такъ какъ заемъ выпускался по курсу 98 за 100, (при биржевой цѣнѣ русскихъ 4%-хъ бумагъ въ Парижѣ—100,84%), а синдикатомъ онъ былъ принятъ по твердой цѣнѣ только 95 3/8% съ возложеніемъ всѣхъ расходовъ (въ томъ числѣ и уплаты герб. сбора) на русское правительство, то выручка по займу не превышаетъ 94 за 100, что составитъ цѣну его въ 4,255% дѣйств., и этого особенно выгоднымъ признать нельзя, но все-жъ-таки нашъ заемъ оказался нѣсколько болѣе дешевымъ, чѣмъ почти одновременный австрійскій заемъ (на 125—250 мил. кронъ), который банкирскій синдикатъ принялъ только по 94 за 100 (при 4%-ой нариц. нормѣ). Госуд. казначейство получило въ свое распоряженіе около 150 мил. руб., которые помогли ему свести разсчетный балансъ 1901 г. безъ особаго истощенія прежнихъ золотыхъ запасовъ. По чрезвычайно плохому въ настоящее время состоянію нашего госуд. кредита (обусловленному невыгодными балансами и неудачной внѣшней политикой) условія этого займа приходится признать достаточно удовлетворительными, если, конечно, ихъ не сравнивать съ условіями займовъ такихъ державъ, какъ Англія, Франція или Германія. Надо радоваться, что, хотя на такихъ условіяхъ, пришлось заключить заемъ, ибо положеніе наше лѣтомъ 1901 г. значительно ухудшилось [2]). Россію снова постигъ, и на этотъ разъ во многихъ мѣстностяхъ исключительно грандіозный *неурожай*, вслѣдствіе чего предстоитъ уменьшеніе нашего вывоза и расходы правительства по прокормленію голодающаго населенія, этого мало,—никогда еще пожарныя бѣдствія не были такъ грандіозны, какъ нынѣшнимъ (1901) лѣтомъ: выгораютъ цѣлые города (Витебскъ, Пенза, Брестъ-Литовскъ), выгораютъ сотни деревень, сгорѣли десятки тысячъ десятинъ драгоцѣннѣйшихъ лѣсовъ, что грозитъ бѣдствіями окрестному населенію и въ будущемъ отъ лишенія заработковъ и отъ измѣненія къ худшему климата,—горятъ колоссальные склады всевозможныхъ товаровъ, въ томъ числѣ склады казенные, горятъ строющіяся военныя суда (крейсеръ «Витязь»). Все это означаетъ сотни милліоновъ рублей убытковъ, которые несетъ наше несчастное отечество. Эти погибшіе матеріальные капиталы ничѣмъ не могутъ быть возмѣщены, а нѣкоторые изъ нихъ невозмѣстимы и по своей природѣ (вѣковые лѣса). Страховыя общества понесли колосальныя потери и отказы-

[1]) Дѣло кред. канц. 1899—1901 г. № 52.

[2]) Выпущенные осенью 1901 г. гарантированные облигаціонные займы ж. д. Лодзинской М.-Казанской и Юго-Восточныхъ удалось реализовать только по 93%, (съ учетомъ герб. сбора), тогда какъ по подписанному съ германскими банкирами 26 іюля 1901 г. контракту облигаціи Варшавско-Вѣнской ж. д. (на 54.992.000 мар.) приняты были по 96,2% (съ учетомъ герб. сбора). Дѣло кред. канц. 1901 г. № 44 и 45, II отд., I ст.

ваются принимать нѣкоторые предметы (напр. лѣсные товары) на страхъ вовсе. Эти бѣдствія осложняются еще промышленнымъ кризисомъ, принявшимъ новые грандіозные размѣры вслѣдствіе краха предпріятій, основанныхъ покойнымъ харьковскимъ дѣятелемъ А. К. Алчевскимъ и предпріятій, связанныхъ съ послѣдними. Хуже всего то, что предпріятія Алчевскаго, какъ и предпріятія Мамонтова и Дервиза, не были дутыми; злополучный Донецко-Юрьевскій металлургическій заводъ одинъ изъ лучшихъ и грандіознѣйшихъ во всей Европѣ, а между тѣмъ именно его устройство и разорило Алчевскаго, а съ тѣмъ и всѣ учрежденія, гдѣ онъ пользовался кредитомъ. Заводъ слишкомъ грандіозенъ, не соразмѣренъ съ возможнымъ спросомъ на его произведенія, а это уже означаетъ *упадокъ покупныхъ силъ населенія*, признакъ гораздо болѣе грозный, чѣмъ наступленіе кризиса вслѣдствіе какихъ-либо злоупотребленій со стороны заправилъ промышленныхъ предпріятій. М-во ф-овъ прилагаетъ всѣ усилія, чтобы спасти предпріятія Алчевскаго, какъ принимало оно мѣры для спасенія предпріятій Дервиза и Мамонтова. Но будетъ ли спасена этимъ развившаяся несоразмѣрно съ покупными силами населенія, теперь еще болѣе уменьшившимися, промышленность, ручаться трудно. За промышленнымъ крахомъ и одновременно съ нимъ пошатнулось положеніе и наиболѣе солидныхъ изъ нашихъ коммерческихъ банковъ, въ томъ числѣ и петербургскаго международнаго, директоръ-распорядитель котораго извѣстный Ротштейнъ всегда выступалъ во главѣ наиболѣе изъ серьезныхъ нашихъ предпріятій, а также въ качествѣ посредника при заключеніи заграничныхъ нашихъ государственныхъ займовъ. Международный банкъ выдалъ на свою акцію только по 16 р. 50 к. вмѣсто 30 руб. въ 1899 г., учетно-ссудный 23½ р. (вмѣсто 39 р.), русскій для внѣшней торговли— 10 р. (вмѣсто 20), частный коммерческій 10 р. (вмѣсто 27½ р.), петербургско-азовскій вовсе не выдалъ дивиденда (какъ и въ предыдущемъ году) и ликвидируетъ теперь (февраль 1902 года) свои дѣла и т. д. Причина—чрезмѣрное развитіе онкольной операціи, обезпеченной бумагами, сильно сравнительно съ прежнимъ упавшими въ цѣнѣ. Бумаги эти были во время промышленнаго оживленія вздуты самими же банками, такъ какъ только съ помощью банковыхъ средствъ возможна была игра на биржѣ для большой публики, которая давала на покупку бумагъ 20—30%, а остальная затрата производилась на счетъ банковъ и числилась выданной въ ссуду кліентамъ. Въ такого рода операціи затрачивались и основные капиталы банковъ, и вклады, и тѣ строительные капиталы частныхъ ж. дорогъ, которые были отданы частнымъ банкамъ съ разрѣшенія м-ра ф-овъ на текущій счетъ. Естественно, когда эти

капиталы понадобились ж. дорогамъ и они ихъ потребовали обратно, новыхъ же капиталовъ за невозможностью заграничныхъ займовъ не поступало, банки вынуждены были ликвидировать часть счетовъ своихъ кліентовъ и нести крупные убытки на курсовой потерѣ. Не помогъ и пресловутый синдикатъ, организованный въ концѣ 1899 г. на средства госуд. банка, для поддержки этихъ курсовъ. Конечно, въ частныхъ банкахъ производилось очень много и лишнихъ расходовъ, были и злоупотребленія, но все это практиковалось и раньше, оставаясь въ тѣни въ виду высокихъ дивидендовъ, выдававшихся банками («побѣдителей не судятъ»). Теперь же обиженные акціонеры стали требовать правительственной ревизіи и даже преданія суду банковыхъ заправилъ. Правительственная ревизія несомнѣнна необходима въ настоящее время почти для всѣхъ нашихъ акціонерныхъ предпріятій, и очень можетъ быть, что многимъ заправиламъ въ этомъ случаѣ грозила бы скамья подсудимыхъ. Это нѣсколько очистило бы современный промышленный и банковый горизонтъ и выяснило бы настоящее положеніе дѣлъ разныхъ сомнительныхъ предпріятій. Конечно, необходимо и упорядоченіе нашего акціонернаго законодательства, на что указано было въ декабрьскомъ Высочайшемъ рескриптѣ (1899 г.) на имя м-ра ф-овъ. Къ сожалѣнію превосходный проэктъ новаго нашего закона объ акціонерныхъ предпріятіяхъ, выработанный комиссіей подъ предсѣдательствомъ П. П. Цитовича, оставленъ былъ м-омъ ф-овъ въ сторонѣ, и представленъ на разсмотрѣніе Госуд. Совѣта другой проэктъ, далеко не отличающійся такими же достоинствами и прежде всего оставляющій въ неприкосновенности *концессіонную* систему вмѣсто проэктированной П. П. Цитовичемъ *явочно-нормативной*. Естественно, что *общій* законъ сведется къ нулю, разъ уставъ каждаго новаго предпріятія будетъ подлежать *спеціальному* утвержденію, какъ это было и съ дѣйствующимъ нынѣ (и до сихъ поръ de jure не отмѣненнымъ) закономъ, помѣщеннымъ въ ст. 2139—2198 X т. 1 ч. нашего свода законовъ. М-ръ ф-овъ очевидно желаетъ сохранить за собою высшее руководительство русской промышленностью, разрѣшая или не допуская ея развитія въ томъ или другомъ направленіи. Но такого рода система никогда и нигдѣ не приводила къ добрымъ результатамъ: промышленности нужна извѣстная свобода подъ отвѣтственностью самихъ предпринимателей. У насъ и безъ того всегда и все хотятъ взвалить на отвѣтственность правительства, другими словами на счетъ народнаго достоянія, и поэтому-то слѣдовало бы именно у насъ отстраняться правительству отъ всякаго вмѣшательства въ частныя предпріятія. Вмѣшательство это необходимо только при *учрежденіи* предпріятія въ огражденіе интересовъ акціонеровъ отъ зло-

употребленій учредителей явныхъ и скрытыхъ и при *дѣйствіи* уже пущеннаго въ ходъ предпріятія—въ формѣ правительственной ревизіи по просьбѣ и даже безъ просьбы акціонеровъ, если есть основанія думать, что въ дѣлѣ есть злоупотребленія со стороны его заправилъ. Для этого нуженъ *законъ*, дѣйствіе котораго распространено было бы не только на будущія, но уже и на *существующія* предпріятія, такъ какъ подобное правительственное вмѣшательство вводилось бы для пользы самихъ же акціонеровъ. Что же касается до концессіонной системы, то она только вызываетъ при учрежденіи и измѣненіи уставовъ предпріятій накладные, и часто очень крупные, расходы, ложащіеся на нихъ тяжелымъ бременемъ съ самого начала... Не получилъ къ сожалѣнію осуществленія и другой замѣчательный проэктъ коммиссіи П. П. Цитовича о реформѣ нашего биржеваго законодательства. Вмѣсто него въ апрѣлѣ 1901 г. [1]) утвержденъ былъ законъ объ образованіи фондоваго отдѣла петербургской биржи, поставленнаго въ непосредственную зависимость отъ м-ва ф-овъ. Этимъ путемъ биржа потеряла даже ту малую долю своей самостоятельности, которую она до сихъ поръ имѣла, но объ этомъ наврядъ-ли прійдется пожалѣть, такъ какъ нарядъ-ли гдѣ можно было встрѣтить столько безпорядковъ и злоупотребленій какъ на нашей биржѣ. Министерство финансовъ по крайней мѣрѣ сумѣетъ обезпечить хотя-бы болѣе правильное составленіе биржевыхъ бюллетеній. Но, разумѣется, настоящая первоклассная биржа, на подобіе Лондонской, Парижской, Берлинской или Гамбургской, у насъ будетъ создана еще не скоро, если вообще будетъ когда-либо создана: для этого нужны слишкомъ большіе капиталы и очень развитая промышленность и торговля, но у насъ ничего этого нѣтъ, и въ скоромъ времени не предвидится... Въ декабрѣ 1901 г. опубликованъ и новый законъ объ акціонерныхъ компаніяхъ, въ которымъ установлены единообразныя правила для созыва и порядка веденія дѣла въ общихъ собраніяхъ акціонеровъ, а также регламентирована дѣятельность ревизіонныхъ коммиссій. Правила эти распространены и на всѣ уже дѣйствующія акц. общества, уставы коихъ въ свое время получило Высочайшее утвержденіе. Это приданіе закону обратной силы мы считаемъ вполнѣ цѣлесообразнымъ, ибо здѣсь ничьи права не нарушаются, а, наоборотъ, ограждаются права акціонеровъ отъ произвола правленія. Новый законъ воспрещаетъ совмѣщеніе должности директора—распорядителя кредитнаго учрежденія съ тою же должностью въ акціонерныхъ обществахъ, въ чемъ многіе видѣли главное зло нашихъ акціонерныхъ порядковъ. Серьезнаго ничего новый законъ не представляетъ, это

[1]) Собр. узак. 1901 г., ст. 78, 79 и 80.

палліативъ, не могущій замѣнить реформу акціонернаго законодательства, давно уже у насъ назрѣвшую.

Вообще же никакая организація биржи, никакое самое совершенное акціонерное законодательство, никакой самый бдительный правительственный контроль не устранятъ промышленнаго кризиса, ибо причина его не въ злоупотребленіяхъ разныхъ дѣльцовъ, не въ неправильной организаціи промышленныхъ предпріятій, какъ это многіе думаютъ [1]), а въ *пониженіи покупной силы населенія*, обусловленномъ *пятью* подъ рядъ *плохими урожаями*. Мыслимо-ли думать, что какая-либо земледѣльческая страна, главный предметъ вывоза которой зерновые хлѣба, можетъ перенести безъ глубокаго экономическаго потрясенія пять неурожайныхъ годовъ, особенно если она такъ задолжена заграницѣ, какъ Россія, и если производительные классы страны обложены столь тяжелыми, какъ у насъ, налогами въ пользу непроизводительныхъ классовъ общества (бюрократіи и военнаго класса)! Можно-ли говорить здѣсь о какихъ-либо искусственныхъ, чисто внѣшнихъ причинахъ, когда на лицо такая важная, какъ оскуденіе земледѣльческихъ классовъ населенія страны? Эта причина давно уже чуть ли не ежедневно указывается на столбцахъ нашей печати, но на указанія эти и до сихъ поръ обращено какъ то-слишкомъ мало вниманія. Указываютъ напр., что неурожаи 1891—92 г.г. не породили кризиса, а, слѣдов., дѣло вовсе не въ урожаяхъ. Но тогда неурожаи слѣдовали за урожайными годами, послѣдніе же пять неурожаевъ пали на уже ослабленное предыдущими неурожаями населеніе. Да и въ 1891—92 г.г. положеніе наше было очень незавидно, государственный кредитъ потерпѣлъ страшное паденіе, промышленность была въ весьма жалкомъ состояніи, и теперешнее положеніе съ тогдашнимъ еще сравнительно благодатное. Промышленность развивалась въ послѣдніе годы чисто искусственно внѣ соотношенія съ развитіемъ покупныхъ силъ населенія, и не за счетъ туземныхъ капиталовъ, а за счетъ иностранныхъ, приливъ которыхъ въ правительственные займы обусловливался высокимъ процентомъ а въ промышленность создавался расчетомъ на крупные барыши отъ предложенныхъ и предполагаемыхъ въ будущемъ казенныхъ заказовъ и отъ ожидавшагося въ будущемъ подъема экономическаго благосостоянія страны. Отчасти было виновато и наше финансовое вѣдомство, которое своими заказами создавало новые заводы, когда недостаточно обезпеченъ былъ сбытъ даже старыхъ, чѣмъ вызывалось нежелательное перепроизводство. Такой

---

[1]) Напр. *Старый профессоръ:* «Самою важною причиною промышленнаго кризиса является вредная дѣятельность банковъ коммерческаго кредита» (Нар. хоз. 1900 г. № 3, стр. 21, ст.: «Кризисъ денежнаго рынка 1899 года»).

порядокъ возможенъ былъ однако только до тѣхъ поръ, пока необыкновенно благопріятное настроеніе з.-европейскихъ денежныхъ рынковъ позволяло ежегодно дѣлать новые заграничные займы на сооруженіе ж. дорогъ. Едва же на европейскомъ денежномъ рынкѣ произошла заминка, и заключеніе новыхъ займовъ стало затруднительнымъ, какъ у насъ произошелъ настоящій крахъ нашей неестественно развившейся промышленности, ибо у банковъ пришлось взять съ текущихъ счетовъ строительные капиталы ж. дорогъ, а казенные заказы новымъ и старымъ заводамъ значительно сократить.

Къ сожалѣнію причины кризиса далеко еще не всѣми себѣ уяснены, министерство же финансовъ не было настолько смѣлымъ, чтобы открыто признаться въ своихъ ошибкахъ, давши зарокъ не повторять ихъ въ будущемъ. Мы по возможности только старались сопоставить разныя мнѣнія, высказанныя по поводу нашего «кризиса». Огромное большинство высказавшихся въ печати лицъ — крайне пессемистично смотритъ на положеніе нашей промышленности, министерство финансовъ, напротивъ, полно надеждъ на будущее и признаетъ все идущимъ къ лучшему въ этомъ лучшемъ изъ міровъ. Печать иностранная въ общемъ обрушивается съ нападками на министерство финансовъ, которое будто-бы «заманило» въ Россію иностранцевъ-предпринимателей, насуливъ имъ золотыя горы, тогда какъ на дѣлѣ они понесли огромные убытки. Наша печать вторитъ вслѣдъ иностранной. Такъ въ *Русскихъ вѣдомостяхъ* отъ 16 февр. 1902 г. читаемъ, что все зло произошло отъ прилива въ нашу промышленность иностранныхъ капиталовъ на *сотни милліоновъ* рублей (!!), отчего произошло перепроизводство, паденіе цѣнъ на товары, которыхъ русскій мужикъ потребить не въ состояніи. «Конечно, въ настоящую минуту нетрудно философствовать на счетъ легкомыслія спекулятивныхъ увлеченій французскихъ и бельгійскихъ капиталистовъ; но не мы ли сами поддерживали въ Зап. Европѣ вѣру въ безграничную мощь русскаго народа, постоянный ростъ его благосостоянія и въ способность его спроса къ колоссальному расширенію? Какъ могъ западно-европейскій владѣлецъ капитала не довѣрять голосамъ такого рода, идущимъ отъ знатоковъ Россіи, когда передъ его воображеніемъ рисовалась необъятная страна съ 140 мил. населеніемъ, среди котораго потребленіе желѣза, напр., въ 10 разъ ниже, чѣмъ въ его собственной странѣ? Бельгійскій или французскій рантье заглядывалъ въ нашу таможенную статистику и убѣждался, что, несмотря на высокія ввозныя пошлины, Россія получаетъ изъ-заграницы десятки милліоновъ пудовъ чугуна и желѣза и сотни милліоновъ пудовъ каменнаго угля, Нельзя не согласиться, что иностранецъ былъ по своему правъ. И въ настоящую минуту, когда громадные за-

пасы металловъ лежатъ непроданными, а заводы вынуждены гасить доменныя печи, нашъ мужикъ—нищъ въ отношеніи металловъ. Западно-европейскія дѣловыя сферы не приняли въ разсчетъ покупательныя силы нашего крестьянина. Поощряя всяческими мѣрами приливъ капиталовъ изъ-заграницы, мы *скрыли* (sic), что эта сила стала рѣзко клониться къ упадку, какъ разъ въ то время, когда усиленное производство въ особенности на нее разсчитывало. Въ этихъ то именно *перемѣнахъ* покупательной способности русскаго народа, а не въ томъ, что творится и творилось на западныхъ рынкахъ, нужно искать настоящей разгадки современнаго кризиса». Нѣкоторымъ упрекомъ по адрессу нашего правительства звучитъ и извѣстная статья *P. Léroy-Beaulieu*, перепечатанная изъ L'économiste français въ *Вѣстникѣ финансовъ* [1]). Французскій экономистъ считаетъ главными причинами кризиса—перепроизводство каменноугольныхъ и желѣзодѣлательныхъ предпріятій и недостаткомъ у русскаго народа «той чудесной эластичности, которая характеризуетъ американскую среду и дѣлаетъ ее столь чудодѣйственно прогрессивной». Другимъ причинамъ (чрезмѣрная оцѣнка предпріятій, отсутствіе у нихъ оборотнаго капитала, неумѣлое веденіе дѣла, фиктивные, за счетъ отсутствія амортизаціи основнаго капитала, барыши, биржевая реклама и спекуляція) Леруа Болье придаетъ меньшее значеніе. Для поправленія дѣла рекомендуется воздержаніе отъ учрежденія новыхъ и расширенія старыхъ предпріятій, сокращеніе издержекъ производства,—въ частности вознагражденія служащихъ, образованіе союзовъ для регулированія производства и установленія цѣнъ, пониженіе нашимъ правительствомъ тарифа по своимъ жел. дорогамъ для облегченія сбыта желѣза и угля, *правительственныя ссуды и заказы*, которые «въ западноевропейской странѣ не особенно рекомендовались бы, но при особой организаціи (читай: варварской) Россіи это могло бы быть сдѣлано», при чемъ правительство должно платить по своимъ заказамъ цѣны выше рыночныхъ и производить платежи по своимъ заказамъ возможно поспѣшнѣй. Промышленнымъ же предпріятіямъ не мѣшало бы обзавестись оборотными капиталами въ виду распространеннаго въ русскихъ торговыхъ классахъ обычая весьма долгаго кредита.

Ясно, что предложенныя мѣры чисто палліативнаго свойства, да и причины кризиса изучены французскимъ экономистомъ слишкомъ поверхностно, чтобы стоило считаться съ его мнѣніемъ. Еще менѣе можно считаться съ мнѣніемъ г. *Бертело* (André Berthelot), напечатавшимъ въ весьма распространенной парижской газетѣ [2]) статью

---

[1]) 1901 г. № 41.
[2]) *Matin* 1902 г. № 6581 (3 марта н. ст.).

съ упреками по адресу нашего правительства, обманувшаго будто-бы французскихъ капиталистовъ заманчивыми обществами и потомъ бросившаго ихъ на произволъ судьбы. Само министерство финансовъ гораздо ближе подошло къ выясненію причинъ современнаго положенія нашей промышленности, обратившись прежде всего къ изученію фактической стороны вопроса. Съ этою цѣлью былъ командированъ заграницу извѣстный авторъ книги объ иностранныхъ капиталахъ г. *Брандтъ*, такъ какъ и тамъ наблюдался промышленный кризисъ. Плодомъ этой командировки явилась интересная статья въ № 49 *Вѣстн. Финансовъ* за 1901 г. Въ этой статьѣ г. Брандтъ приходитъ къ заключенію, что «промышленный кризисъ въ з. Европѣ, особенно въ Германіи, въ значительной мѣрѣ характиризуется тѣми же причинами и сопровождается тѣми же послѣдствіями, какъ и кризисъ, переживаемый въ настоящее время русской промышленностью». Изъ статьи г. Брандта однако оказывается, что на Западѣ не было и нѣтъ ничего подобнаго нашему «кризису». Въ Германіи дешевизна капиталовъ и энергія мѣстныхъ промышленныхъ и торговыхъ дѣятелей способствовали колоссальному росту германской промышленности и торговлѣ, достигшему въ 1895—1900 г.г. своего кульминаціоннаго пункта. Ростъ этотъ произведенъ былъ главнымъ образомъ за счетъ туземныхъ капиталовъ, извѣстная часть которая помѣщена была еще и въ заграничныхъ цѣнностяхъ (въ томъ числѣ и русскихъ). Конечно, какъ всегда бываетъ, при учрежденіи многихъ предпріятій были допущены злоупотребленія, развилась спекуляція съ разными дутыми бумагами, зарвались въ финансированьи нѣкоторыхъ обществъ также видные банки, а отсюда, съ нѣкоторой заминкой во внѣшней торговлѣ (которою Германская промышленность главнымъ образомъ существуетъ и для которой работаетъ) по случаю Китайской и Трансваальской войнъ, послѣдовалъ крахъ многихъ слабыхъ или вовсе фиктивныхъ предпріятій, сопровождавшійся паденіемъ ихъ акцій, акцій финансисировавшихъ ихъ банковъ, а затѣмъ даже солидныхъ бумагъ и госуд. фондовъ. Германскій рынокъ съ этимъ однако быстро оправился при поддержкѣ имперскаго и другихъ крупныхъ берлинскихъ банковъ, правительственныхъ заказовъ и благодаря энергіи нѣмецкихъ предпринимателей, сумѣвшихъ, не смотря на кризисъ, увеличить на нѣсколько сотъ милліоновъ марокъ свой заграничный экспортъ. Промышленныя и вообще спекулятивная бумаги, потерявшія было отъ $21^1/_2$% до 343% своей прежней цѣны, быстро оправились, не говоря уже о госуд. фондахъ, которые испытавъ въ октябрѣ 1900 г. сильное паденіе (для 3%-ыхъ до 84,8, для $3^1/_2$%-ыхъ до 92,75%), въ апрѣлѣ 1901 г. почти достигли своихъ прежнихъ цѣнъ (92,25%

и 101,4%), дисконтъ съ 7% упалъ до 3% (частный даже до 2%), и германскій рынокъ снова уже снабжаетъ деньгами Россіи (реализація жел. дор. облигацій Варшавско-Вѣнской, Лодзинской, Юго-Восточныхъ и Московско-Казанской жел. дор., заемъ для капитализаціи Китайской контрибуціи). О кризисѣ во Франціи и Бельгіи наврядъ ли можно даже серьезно говорить за неимѣніемъ таковаго кризиса, если не считать паденія цѣнъ нѣкоторыхъ чрезмѣрныхъ вздутыхъ спекулятивныхъ бумагъ; обиліе денегъ въ этихъ странахъ на столько велико, что ихъ не знаютъ, куда удачнѣе и выгоднѣе помѣстить и не останавливаются передъ реализаціей даже весьма сомнительныхъ заграничныхъ займовъ (напр. болгарскаго). Нѣкоторая реакція промышленнаго оживленія 1896—1900 г.г. въ Англіи вызвана, конечно, неудачною войною въ Ю. Африкѣ, потребовавшей чрезвычайно крупныхъ расходовъ (до настоящаго времени уже свыше 2 милліардовъ рублей). Но эта реакція выражается только въ паденіи цѣнъ нѣкоторыхъ спекулятивныхъ бумагъ и въ незначительномъ пониженіи цѣнъ на $2^1/_2$%-ые консоли, свободныхъ же капиталовъ на англійскомъ рынкѣ болѣе, чѣмъ достаточно, учетъ крайне низокъ, и надо только удивляться г. Брандту, какъ могъ онъ найти аналогію (да еще и «полную») современнаго нашего положенія и положенія богатѣйшихъ зап. европейскихъ странъ! Да и въ высшей степени странно, еслибы это положеніе было аналогично: Россія—страна почти чисто земледѣльческая, ея обрабатывающая промышленность работаетъ исключительно на внутренній, туземный рынокъ, тогда какъ Германія, Франція, Бельгія и Англія—страны промышленныя, работающія на заграничные рынки и получающія доходы изъ затраченныхъ въ заграничныя предпріятія капиталовъ. Конечно, и въ этихъ странахъ (какъ и въ другихъ, напр. Австро-Венгріи или Италіи) положеніе нѣсколько ухудшилось сравнительно съ 1894—1899 г.г., но не на столько, какъ у насъ, да и причины тамъ были совсѣмъ иныя, въ каждой странѣ свои: въ Англіи война, въ Германіи увлеченіе грюндерствомъ, во Франціи—слабое развитіе промышленности сравнительно съ накопленными капиталами, въ Австро-Венгріи и Италіи—слабые сравнительно урожаи, большая заграничная задолженность, зависимость отъ потерпѣвшаго нѣкоторое крушеніе германскаго рынка, увлеченіе спекуляціей.

Причины нашего затруднительнаго положенія попыталось еще разъ выяснить министерство финансовъ въ своемъ *сообщеніи*, напечатанномъ въ № 47 *Вѣстн. фин.* за 1901 г., немогущее примириться съ мыслію, что затѣянная имъ попытка быстраго и *прочнаго* подъема производительныхъ силъ Россіи не увѣнчалась тѣмъ успѣхомъ, котораго предполагалось достигнуть. Въ сообщеніи ука-

зывается, что правительство заботилось о расширеніи туземной промышленности путемъ усиленнаго таможеннаго покровительства въ цѣляхъ удешевленія промышленныхъ издѣлій для населенія, поощряя притокъ въ промышленность капиталовъ, въ томъ числѣ и иностранныхъ. Результаты оправдали такую политику, ибо увеличилось число заводовъ и фабрикъ, производство достигло широкихъ размѣровъ (добыча каменнаго угля возрасла съ 1892 по 1900 г.г. съ 424 мил. п. до 985 мил. п., производство чугуна съ 65 мил. п. до 177 мил. п., желѣза и стали съ 61 мил. п. до 124 мил. п., хлопчато-бумажныхъ издѣлій съ 8,7 мил. п. до 14,4 мил. п. и т. д.), появились новые его виды, повысился уровень техническихъ знаній, пріобрѣтается необходимый опытъ и умѣніе приспособляться къ условіямъ дѣятельнаго соперничества. Понизились и цѣны, но это пониженіе входило въ разсчеты правительства при установленіи протекціонной политики, и только рѣзкое сразу пониженіе цѣнъ, наблюдаемое въ послѣднее время, есть явленіе анормальное. Причины этого пониженія не въ сокращеніи правительств. заказовъ, которые такъ же велики, какъ и прежде и *не въ сокращеніи потребленія* (такъ какъ потреблено въ 1892 г. кам. угля 511.363 т. пуд., на одного жителя—4,28 пуд.. а въ 1900 г.—1.224.318 п., на жителя—8,53 пуд., чугуна въ 1892 г.—69.100 п. и 0,58 пуд., въ 1900 г.—179.888 т. п. и 1,36 п., желѣза и стали въ 1892 г. 64.576.000 п. и 0,54 п., въ 1900 г.—130.932.000 п. и 0,99 п., хлопчатобумажныхъ издѣлій въ 1892 г.—9.257.000 п. и 3,16 п., въ 1900 г.—14.331.000 п. и 4,32 п., при чемъ это потребленіе съ каждымъ годомъ шло все crescendo). Причины м-во ф-овъ видитъ въ ошибкахъ учредителей разныхъ предпріятій, не сумѣвшихъ сообразить съ мѣстными условіями и требованіями рынка, а потому допустившихъ нѣкоторое перепроизводство. Далѣе указывается на чрезмѣрную дороговизну финансированія и оборудованія самыхъ предпріятій, неумѣлую ихъ организацію, недостатокъ оборотныхъ капиталовъ, злоупотребленія разныхъ заправилъ, чрезмѣрную спекуляцію съ акціями новыхъ предпріятій. Особенно плохо въ этомъ отношеніи устроили свои дѣла *иностранныя* компаніи, прельстившись крупными прибылями, которыя давали многія русскія предпріятія. Правительство никогда и никого, особенно же иностранцевъ, не приглашало и никакихъ поощреній къ устройству промышленныхъ предпріятій не оказывало. Если же оно давало казенные заказы и оказывало кредитъ предпріятіямъ, то заказы эти вытекали изъ дѣйствительной потребности даннаго времени и предоставлялись на короткіе сроки, а кредитъ не выходилъ изъ рамокъ коммерческаго кредитованія. Заказы и теперь даются, а кредитъ въ еще большемъ,

чѣмъ прежде, размѣрѣ оказывается; но, если нѣкоторыя предпріятія были устроены *исключительно* въ разсчетѣ на еще большее увеличеніе казенныхъ заказовъ безъ всякаго соображенія съ требованіемъ народнаго рынка, то за такую хозяйственную непредусмотрительность всего менѣе можетъ быть отвѣтственно правительство. Отсюда выводъ, что теперь подъ вліяніемъ частью неблагопріятнаго состоянія денежнаго рынка и осложненій политической жизни, частью *вслѣдствіе ряда неурожайныхъ лѣтъ* нѣкоторыя отрасли нашей промышленности испытываютъ затрудненія, выражающіяся въ стѣсненіи сбыта товаровъ и въ пониженіи цѣнъ на нихъ. Но для народнаго хозяйства важно, чтобы извѣстная промышленность существовала и развивалась, а раззореніе отдѣльныхъ предпринимателей и переходъ предпріятія изъ однѣхъ рукъ въ другія не имѣетъ значенія. *Какъ показываютъ точныя данныя*, промышленность ростетъ и побуждается къ дальнѣйшему развитію непрекращающимся расширеніемъ потребленія. Поэтому *затрудненія отдѣльныхъ отраслей промышленности, завися отъ причинъ временныхъ и случайныхъ, не будутъ имѣть длящагося характера.* Необходимо только строго соразмѣрять предложеніе издѣлій (родъ, сортъ, качество) съ требованіями рынка, сократить расходы по предпріятіямъ, удешевить производство, проявить настойчивость въ развитіи дѣятельнымъ предложеніемъ спроса на издѣлія. *На правительство разсчитывать не слѣдуетъ*, ибо оно никакихъ не пріиметъ мѣръ, кланящихся къ возвышенію цѣнъ, хотя и не откажетъ при соблюденіи извѣстныхъ условій помочь въ дѣлѣ урегулированія этихъ цѣнъ.

М. Э. ПЫЛЧЕВ

Таково сообщеніе м-ва ф-овъ. Оно не касается существа вопроса и, такъ сказать, скользитъ по верхамъ. Самое важное въ немъ — указаніе на то, что потребленіе разныхъ продуктовъ вовсе у насъ не сократилось, а, напротивъ, возрастаетъ, и что для сбыта произведеній нашей промышленности рынокъ у насъ найдется, лишь бы сумѣли производители *завоевать* этотъ рынокъ, который теперь отъ нихъ ускользаетъ. Дѣйствительно, мы жалуемся на недостатокъ сбыта нашихъ товаровъ, тогда какъ изъ-заграницы ввозится къ намъ разныхъ продуктовъ на сотни милліоновъ рублей ежегодно, и эти продукты успѣшно конкуррируютъ, не смотря на почти запретительный нашъ таможенный тарифъ, съ туземными товарами. М-ръ ф-овъ по этому поводу обратился (27 окт. 1901 г. [1]) къ съѣзду горнопромышленниковъ въ Харьковѣ съ запросомъ, чѣмъ можно объяснить затруднительное положеніе въ отношеніи сбыта издѣлій и продуктовъ металлургическихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ и каменноуголь-

[1]) В. Ф. 1901 г. № 44.

ныхъ коней, когда къ намъ изъ-заграницы съ 1 янв. по 1 окт. 1901 г. ввезено изъ-заграницы: чугуна, желѣза и стали 6.621.000 пуд., машинъ 3.383.000 п. и каменнаго угля 184.122.000 п.? Вопросъ этотъ очень тщательно былъ обсужденъ съѣздомъ, и, быть можетъ, это обсужденіе принесетъ извѣстные результаты. Конечно, значительный ввозъ каменнаго угля изъ-заграницы (Англіи и отчасти Германіи) объясняется преимущественно большею дешевизною его доставки въ нѣкоторыя мѣстности (напр. Балтійскіе порты) сравнительно съ доставкой донецкаго и привислянскаго угля, а часть желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій изъ-заграницы (особенно машинъ) получается потому, что у насъ они не выдѣлываются вовсе или выдѣлываются худшаго качества. Тѣмъ не менѣе многое изъ того, что получается изъ-заграницы, легко могло бы быть произведено и туземными заводами, еслибы они болѣе искусно умѣли приспособляться къ требованіямъ рынка. Кромѣ того, еслибы, независимо отъ каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности, и другія отрасли нашего производства занялись изготовленіемъ издѣлій, доставляемыхъ теперь заграничнымъ рынкомъ, то, несомнѣнно, потребительный рынокъ нашъ окрѣпъ бы въ весьма значительной степени, способствуя уменьшенію всякихъ кризисовъ, весьма и весьма зависящихъ отъ чрезмѣрной нашей заграничной задолженности и вообще отъ чрезмѣрныхъ заграничныхъ расходовъ. Съѣздъ южныхъ горнопромышленниковъ поднялъ вопросъ объ организаціи вывоза угля заграницу (на Балканскій полуостровъ), объ образованіи союза горнопромышленниковъ, объ учрежденіи (въ Харьковѣ) каменноугольной и желѣзной биржи (ея уставъ утвержденъ 18 янв. 1902 г.) и т. д. Все это несомнѣнно можетъ способствовать облегченію теперешняго тяжолаго положенія, отчасти впрочемъ дѣйствительно происшедшаго по винѣ самихъ промышленниковъ, слишкомъ разсчитывавшихъ на казенные заказы и не приспособившихъ производства къ потребностямъ частнаго потребителя. Уральскіе горнопромышленники, менѣе избалованные казенными заказами, болѣе легко переносятъ и кризисъ и не видятъ, какъ заявили они на извѣстномъ совѣщаніи въ январѣ 1901 г. подъ предсѣдательствомъ В. И. Ковалевскаго, въ настоящее время какого-либо перепроизводства [1]).

Въ своемъ всепод. докладѣ на 1902 г. м-ръ ф-овъ, наконецъ, обращается къ оцѣнкѣ того вліянія, которое оказываетъ на потребительный рынокъ *неурожай*: «сборъ хлѣбовъ настоящаго (1901) года исчисленъ въ 3.050.000.000 пудовъ, т. е. на 236 мил. п. менѣе средняго сбора за предшествовавшее далеко *неблагопріятное пяти-*

---

[1]) Вѣст. фин. 1901 г. № 15.

лѣтіе. Едва ли будетъ преувеличеніемъ оцѣнить общую недовыручку населенія вслѣдствіе плохихъ сборовъ хлѣбовъ за послѣдніе пять лѣтъ,—до милліарда рублей. Это исчисленіе показываетъ, какое могучее оживляющее вліяніе на экономическое положеніе страны и на внутренній рынокъ можетъ оказать *первый обильный урожай.* Сочетаніе въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ ряда плохихъ урожаевъ хлѣбовъ внутри страны со стѣсненіемъ международнаго денежнаго рынка не можетъ не производить сильнаго и неблагопріятнаго воздѣйствія на народное хозяйство во всей его совокупности, въ томъ числѣ и на госуд. финансы». Несмотря на это, государственное хозяйство Россіи вполнѣ устойчиво, «денежное обращеніе по прежнему вполнѣ твердо», ибо «каждый выпущенный въ обращеніе рубль въ кредитныхъ билетахъ обезпеченъ почти полутора рублями въ золотѣ и общій золотой запасъ страны за послѣдній годъ нѣсколько возросъ (на 33 мил. р.). Такимъ образомъ, трудныя времена не поколебали положенія госуд. финансовъ и денежнаго обращенія. Несравненно сильнѣе отразилось вліяніе денежнаго стѣсненія и неурожаевъ въ нѣкоторыхъ отрасляхъ промышленности. Ростъ промышленности за послѣднее десятилѣтіе, быстрый и непрерывный, былъ обусловленъ послѣдовательнымъ примѣненіемъ покровительственной политики и увеличеніемъ спроса на продукты со стороны населенія и правительства. Обиліе денежныхъ средствъ внутри страны и притокъ иностранныхъ капиталовъ облегчали устройство новыхъ дѣлъ. Сочетаніемъ этихъ благопріятныхъ условій промышленность воспользовалась весьма широко для своего оборудованія и развитія. Но къ правильному росту производительности, который путемъ развитія конкуренціи неизбѣжно долженъ былъ повести къ постепенному пониженію цѣнъ на издѣлія, присоединилась и сильная спекуляція. По нѣкоторымъ отраслямъ промышленности расчетъ и дальнѣйшее возрастаніе требованій рынка опередили дѣйствительный ростъ спроса. Невѣрно расчитанныя, слабыя при самомъ возникновеніи и дурно управлявшіяся дѣла, конечно, въ силу естественнаго хода вещей должны были постепенно прійдти къ упадку. Но денежныя стѣсненія ускорили развязку и обострили ее, а затрудненія слабыхъ предпріятій не остались безъ вліянія и на положеніе крѣпкихъ и жизнеспособныхъ дѣлъ. Крутой переломъ цѣнъ и стѣсненія нѣкоторыхъ предпріятій крайне тяжело отзываются на имущественномъ положеніи частныхъ лицъ. На народное хозяйство эти затрудненія также производятъ теперь неблагопріятное воздѣйствіе главнымъ образомъ вслѣдствіе рѣзкости своего проявленія. Но воздѣйствіе это временно, а по существу своему удешевленіе издѣлій выгодно для массы населенія и служитъ залогомъ дальнѣйшаго развитія производительныхъ силъ страны. Къ по-

низившимся цѣнамъ промышленныя предпріятія постепенно приспособятся, а усилившійся спросъ на болѣе дешевые продукты вызоветъ новый промышленный подъемъ. Въ этихъ затрудненіяхъ нельзя усматривать какой-либо опасности для всей русской промышленности и даже для тѣхъ группъ производствъ, которыя наиболѣе испытываютъ стѣсненія. Несомнѣнно, что общихъ, достигнутыхъ нами за послѣдніе годы, промышленныхъ успѣховъ заминка не коснется, и по истеченіи нѣкотораго промежутка времени наступитъ новый періодъ промышленнаго оживленія».

Таковъ послѣдній (по времени) взглядъ м-ра ф-овъ на современныя затрудненія промышленности. Онъ дышетъ полною увѣренностью въ томъ, что затрудненія эти мимолетны и что скоро все прійдетъ въ порядокъ. Оффиціальный органъ м-въ ф-овъ [1]) еще въ сентябрѣ прошлаго (1901) года видѣлъ уже «поворотъ къ лучшему» на основаніи благопріятныхъ результатовъ Нижегородской и Харьковской успенской ярмарокъ, а также оживленнаго спроса изъ Привислянскаго края; а въ концѣ февраля 1902 года и частныя газеты заговорили объ оживленіи денежнаго рынка и наблюдаемомъ изобиліи денегъ въ банкахъ, которые «не знаютъ, куда дѣвать» ихъ. Дѣйствительно, оживился нѣсколько спросъ на госуд. ренту, на закладные листы земельныхъ банковъ и на нѣкоторыя спекулятивныя бумаги. Повысились нѣсколько также курсы нашихъ фондовъ и на заграничныхъ биржахъ. Послѣднія котировки въ Парижѣ нашихъ 4%-ыхъ (неподлежащихъ налогу) бумагъ (конецъ февраля 1902) доходили до 102—103%, $3^1/_2$%-ыхъ до 92--93, 3%-ыхъ до 88; тѣмъ не менѣе эти расцѣнки на 1—2% ниже оцѣнокъ соотвѣтствующихъ *австровенгерскихъ* фондовъ, а это уже свидѣтельствуетъ о значительномъ ослабленіи къ намъ довѣріи со стороны французскихъ капиталистовъ. Теперь (середина марта 1902 г.) цѣны нашихъ фондовъ снова нѣсколько понизились.

Во всякомъ случаѣ, если случайно урожай хлѣбовъ нашихъ окажется въ 1902 г. выше средняго, то въ связи съ весьма возможнымъ новымъ приливомъ къ намъ изъ-заграницы капиталовъ возможенъ новый ростъ нашей промышленности, вслѣдъ за которымъ биржевая спекуляція снова можетъ вздуть цѣну нашихъ спекулятивныхъ бумагъ, и повторятся всѣмъ памятные дни прежнихъ увлеченій. Но было бы очень жаль, еслибы мы такъ ничему и не научились бы изъ переживаемаго нами теперь тяжолаго положенія, причины котораго совершенно ясны, какъ бы ихъ ни затемняли и которыя въ предыдущемъ изложеніи показаны нами съ полной опредѣленностью.

---

[1]) Тор. пром. газета 1901 г., № 206.

Намъ незачѣмъ доказывать, что не введеніе золотой валюты (какъ это многіе стараются увѣрять) способствовало наступленію настоящаго «кризиса». Не было причиной его и «сокращеніе» казенныхъ заказовъ металлургическимъ заводамъ (если это сокращеніе и наблюдалось, то только на самое короткое время, и съ возобновленіемъ заказовъ «кризисъ» не прекратился). Стоитъ только вспомнить, что на сооруженіе жел. дорогъ и на усиленіе ихъ привозоспособности было въ 1898 г. израсходовано до 151.800 т. р., въ 1899 г.— 142.698 т. р., въ 1900 г. 145.393 т. руб., а на 1901 г. ассигновано 124.345.168 р. и на 1902 г. 263.382.855 руб. Сокращеніе—по случаю реформы—количества находящихся въ странѣ денежныхъ знаковъ также не могло быть причиной осложненій, такъ какъ это количество съ каждымъ годомъ и при томъ дов. значительно возрастало [1]). Сокращенія кредита промышленнымъ учрежденіямъ госуд. банкомъ мы также не видимъ. Напротивъ учетно-ссудная операція весьма значительно во время кризиса развилось, и не было, кажется, отказа въ поддержкѣ ни одного сколько-нибудь солиднаго предпріятія. Поддерживались и несолидныя предпріятія. Банкъ выдавалъ спеціальныя «промышленныя» ссуды въ размѣрахъ, вызывающихъ безпокойство за самую солидность банка. Онѣ достигали къ 1 янв. 1901 г. 51.992 т. руб., а къ 1 янв. 1902 г. 52.535 т. р., къ 16 февр. 1902 г. 52.879 т. р. [2]). Частные банки получили самую серьезную поддержку при посредствѣ изгнанія изъ государственнаго вкладовъ на текущій счетъ, вслѣдствіе переучета ихъ векселей и вслѣдствіе передачи на ихъ текущій счетъ строительныхъ капиталовъ (вновь реализованныхъ) жел. дорогъ: Варшавско-Вѣнской, Лодзинской, Юго-Восточныхъ и Московско-Казанской путемъ заграничныхъ займовъ на сумму до 135 мил. мар нар. съ выручкой по нимъ до 59 мил. р. и жел. дорогъ: Рязанско-Уральской, Московско-Казанской, Кіево-Воронежской и др., на сумму 83 мил. руб. нар., пріобрѣтенныхъ государственнымъ казначействомъ для *сберегательныхъ кассъ*. Этого рода поддержку получили *всѣ* наши крупные банки. Убытки кліентовъ одного банка (Петербургско-Азовскаго), впавшаго въ несостоятельность, государственный банкъ принялъ цѣликомъ на себя, чтобы не возбуждать общей паники. Промышленныя предпріятія были поддержаны даже сберегательными кассами, которыя съ іюля 1900 г. стали пріобрѣтать *негарантированныя* бумаги и довели ихъ количество къ февр. 1902 г. до 20 мил. руб. [3]). Дальше уже правительственная помощь простираться

[1]) См. выше.

[2]) Вѣстн. фин. 1902 г. №№ 2 и 8.

[3]) Дѣло кред. канц. отд. I, ст. 3, № 20 за 1900 г. и № 16 за 1901 г.

не можетъ, она и теперь уже почти перешла дозволенные благоразуміемъ предѣлы. О другихъ, менѣе важныхъ причинахъ, кризиса всего менѣе приходится говорить, такъ какъ подобныя явленія сопровождаютъ всегда и всюду сколько-нибудь усиленное развитіе промышленности: чрезмѣрная оцѣнка финансируемыхъ предпріятій, дутыя предпріятія, биржевая спекуляція, злоупотребленія заправилъ, неискусное веденіе дѣлъ и т. д.:—безъ серьезныхъ экономическихъ основаній эти причины не способны породить кризиса и *тяжелаго положенія дѣлъ цѣлаго государства, паденія его кредита* и т. д., какъ не породили онѣ никакихъ особенныхъ затрудненій одновременно во Франціи или Бельгіи. Причины должны быть болѣе серьезны.

Россія едва ли теперь не единственная страна въ цѣломъ мірѣ съ поистинѣ колоссальною заграничною задолженностью. Эта задолженность, если считать всѣ размѣщенныя заграницей наши государственныя и государствомъ гарантированныя бумаги, составляетъ до 5 милліардовъ рублей съ ежегоднымъ платежомъ въ 200—250 милліон. рублей. Огромное число предпріятій (и при томъ наиболѣе прибыльныхъ) принадлежитъ также заграничнымъ капиталистамъ, давая имъ изрядные барыши [1]). Крупныя суммы вывозятъ также разные аферисты, пріѣзжающіе въ Россію. Огромные капиталы проживаютъ заграницей русскіе туристы. Много тратится на правительственные заграничные заказы, на наши миссіи и консульства, на перевозку нашихъ товаровъ иностранными судами и т. д. Все это даетъ ежегодно заграничныхъ платежей, рѣшительно ничѣмъ не компенсируемыхъ, до 300—400 мил. руб. Добавить сюда *единовременные* экстраординарные расходы (напр. на войну, на покупку серебра, на сооруженіе военнаго флота) и мы получимъ поистинѣ колоссальныя суммы. Добыть ихъ можно только превышеніемъ нашего вывоза надъ ввозомъ или новыми заграничными займами. Но на такія колоссальныя цифры вывозъ нашъ можетъ превысить ввозъ только въ очень рѣдкихъ случаяхъ, отсюда высокая потребность наша въ новыхъ заграничныхъ займахъ, чрезвычайно опасная и въ политическомъ и въ экономическомъ отношеніяхъ. Въ 1893—99 г.г. задолженность наша по госуд. и государствомъ гарантированнымъ бумагамъ возрасла до 1.000.000.000 р., вывозъ за это время превышалъ ввозъ на 783.243 т. руб., а сколько еще притекло иностранныхъ капиталовъ въ нашу промышленность [2]) за это же время! Въ 1900 г. пріостановился притокъ къ намъ иностр.

---

[1]) Капиталъ этихъ предпріятій доходитъ до 700 мил. р. нар.

[2]) Сумму притекшихъ къ намъ въ 1894—1899 г.г. иностр. капиталовъ исчисляютъ въ 1.200 мил. фр. или 450 мил. р. Если только одна треть ихъ *въ дѣйствительности* притекла къ намъ, то вотъ уже 150 мил. руб.

капиталовъ и мы едва могли этотъ годъ свести концы съ концами, уступивъ изъ прежнихъ своихъ запасовъ золота на 100 мил. руб. и добавивъ сюда двухлѣтнюю добычу своего золота (до 90 мил. руб.). Въ 1901 г. мы вынуждены опять заключать рядъ займовъ заграницей, всего на сумму 159 мил. р.+135 мил. мар. пар. съ выручкой около 208½ мил. р. и отдать часть добытаго нами въ этомъ году золота, м-во ф-овъ охотно разрѣшаетъ реализовать заграницей также городскіе займы, поощряетъ разныхъ предпринимателей, предполагающихъ вести ихъ съ помощью заграничныхъ капиталовъ, ведетъ переговоры съ иностранными капиталистами объ уступкѣ имъ казенныхъ жел. дорогъ и о постройкѣ новыхъ [1]). Неизмѣнно въ заграничной печати циркулируютъ слухи о заключеніи нашимъ м-омъ ф-овъ контракта съ тѣми или другими парижскими или нью-іоркскими банкирами о реализаціи новыхъ госуд. займовъ, каковые слухи постоянно приходится опровергать. Опроверженіямъ этимъ обыкновенно никто не вѣритъ, такъ какъ постоянно вслѣдъ за ними появляется оффиціальное извѣщеніе о выпускѣ новаго займа. Такъ въ ноябрѣ 1901 г. категорически увѣдомлялось отъ имени м-ва ф-овъ, что никакихъ новыхъ займовъ въ ближайшемъ будущемъ не имѣется въ виду, а въ началѣ марта 1902 г. оффиціальный органъ м-ва (торг.-пром. газета № 54 за 1902 г.) увѣдомляетъ, что синдикатъ германскихъ, голландскихъ и русскихъ банкировъ принялъ на себя помѣщеніе на германскихъ, голландскихъ и русскихъ рынкахъ займа выпускаемаго для реализаціи причитающагося Россіи отъ Китая вознагражденія въ общей суммѣ 181.959.000 руб.=393.000.000 мар. 231.870.000 гол. гульд. срокомъ на 39 лѣтъ соотвѣтственно сроку, назначенному для уплаты Китаемъ вознагражденія. Изъ сказанной суммы 138.900.000 р.=300.000.000 мар. предназначается къ реализаціи путемъ публичной подписки, а остальную часть займа берутъ сберег. кассы [2]). Заемъ предназначается на возмѣщеніе убытковъ *частныхъ лицъ и учрежденій* и *на выдачу ссудъ частнымъ ж. д. обществамъ*. При чемъ тутъ ж. д. общества, совершенно непонятно. Правительство просто путемъ денежнаго вознагражденія съ Китая должно возмѣстить свои *военные* расходы, а куда оно употребитъ полученное вознагражденіе, это его дѣло. Но м-во ф-овъ очевидно

---

[1]) Дѣло кред. канц. 1901 г. № 44 и 45 отд. II, ст. I.

[2]) Подписная цѣна на новый заемъ объявлена въ 97½%, а за вычетомъ расходовъ реализаціи (комиссіонное вознагражденіе банкировъ, гербовый сборъ, изготовленіе облигацій и т. д.) въ распоряженіе правительства поступитъ не болѣе 93—94%. Между тѣмъ курсъ нашихъ 4%-ыхъ бумагъ съ Парижѣ еще въ серединѣ февраля 1902 г. опредѣлялся въ 103%, итого наша потеря по реализаціи новаго займа составляетъ около 10%. Условія—унизительныя для великаго государства! До чего, слѣдовательно, упалъ заграницею нашъ кредитъ....

хочетъ подчеркнуть, что даже военная контрибуція будетъ использована у насъ съ *производительными цѣлями*. Наврядъ ли однако это заявленіе подниметъ нашъ кредитъ, очень упавшій, если въ реализаціи новаго займа никакого участія не принимаютъ ни французскій, ни бельгійскій рынки. Противъ реализаіи этого займа вообще очень многое можно было бы возразить, особенно противъ того, чтобы въ интересахъ *частныхъ лицъ и учрежденій* напрягался *государственный* кредитъ. Заемъ обезпечивается китайскими платежами, но послѣдніе сомнительны, разъ невозможно реализовать заемъ отъ имени самого Китая непосредственно. Интересно, послѣдуютъ ли примѣру Франціи и Россіи другія державы, получившія право на вознагражденіе отъ Китая? Вѣроятно послѣдуютъ, пользуясь удобныхъ случаемъ реализовать новый заемъ, на выпускъ котораго вообще не всегда легко исторгнуть разрѣшеніе у палатъ. Наша торопливость съ реализаціей новаго займа показываетъ что мы продолжаемъ настоятельно нуждаться въ золотыхъ запасахъ, т. е. что нашъ балансъ попрежнему неблагопріятенъ. При такихъ условіяхъ *положенія нашего народного хозяйства нормальнымъ отнюдь признать нельзя*, разъ мы не можемъ сводить нашего международного хозяйства безъ ежегодныхъ займовъ, конца которымъ не предвидится. Необходимо замѣтить, что со времени ликвидаціи нашихъ старыхъ банковыхъ установленій не проходило года, чтобы мы не прибѣгали къ заграничнымъ займамъ, при чемъ (за исключеніемъ короткаго промежутка 1868—1875 г. и 1887—1891 г.г.) въ большинствѣ случаевъ займы открыто заключались для покрытія дефицитовъ по государственному бюджету. Съ 1888 г. дефицитъ исчезаетъ изъ нашего бюджета; при чемъ и заграничная задолженность наша перестаетъ возрастать (огромное сальдо въ нашу пользу по торговому балансу). Однако съ 1892 г. подъ вліяніемъ плохихъ урожаевъ вывозъ нашъ сильно падаетъ, падаютъ и цѣны на хлѣбъ (подъ вліяніемъ уже міровыхъ, отъ насъ независящихъ, причинъ), мы опять вынуждены заключать заграничные займы, но такъ какъ дефицитовъ въ госуд. бюджетѣ болѣе нѣтъ,— то въ цѣляхъ сооруженія новыхъ ж. дорогъ и выдачи ипотечныхъ ссудъ. Чрезвычайно характерно, что заграничная задолженность наша съ 1893 по 1899 г. (включительно) возросла приблизительно на 1000 мил. руб., превышеніе обыкновенныхъ госуд. доходовъ надъ расходами за тотъ же періодъ составляло также около 1000 м. руб. и по самому скромному расчету—противъ средняго сбора хлѣбовъ недовыручка ихъ вслѣдствіе неурожаевъ доходила до 1000 м. руб.,— совпаденіе знаменательное и отнюдь не случайное! Неурожай у насъ слѣдовалъ за неурожаемъ, страна должна была по своему между-

народному балансу приплачивать ежегодно громадныя суммы, отовсюду шли извѣстія объ обнищаніи населенія, о его вырожденіи, о прекращеніи его прироста во многихъ центральныхъ мѣстностяхъ, а между тѣмъ госуд. финансы процвѣтали и за *семь* лѣтъ получился избытокъ обыкн. доходовъ надъ расходами въ суммѣ до 1000 мил. руб., и это не смотря на большой ростъ расходовъ и на отнесеніе въ счетъ *обыкновенныхъ* расходовъ такихъ статей, какъ перевооруженіе арміи, улучшеніе и усиленіе ж. дорогъ и др., которые раньше (до 1894 г.) относились въ счетъ расходовъ чрезвычайныхъ, «Финансовое искуство—не магія», писалъ м-ръ ф-овъ въ своемъ всепод. докладѣ на 1896 г., а между тѣмъ получилось дѣйствительно нѣчто «магическое». С. Ю. Витте въ своемъ первомъ же всепод. докладѣ (на 1893 г.) выразилъ мысль о необходимости поднятія производительныхъ силъ нашего отечества, не взирая на временныя невзгоды. Такъ какъ съ того времени ни разу не было въ Россіи особенно обильнаго урожая, но неоднократно бывали неурожаи, сопровождаемыя паденіемъ цѣнъ на зерновые хлѣба, то накопленіе капиталовъ внутри страны, необходимое для развитія ея производительныхъ силъ, не могло производиться въ сколько-нибудь значительныхъ размѣрахъ. Тогда прибѣгли къ поднятію силъ нашего истощеннаго организма, такъ сказать, наркотическими средствами, путемъ искуственнаго привлеченія иностранныхъ капиталовъ въ русскія предріятія непосредственно или посредствомъ *правительственныхъ* желѣзнодорожныхъ и ипотечныхъ займовъ. Приливъ капиталовъ во первыхъ создалъ иллюзію выгодныхъ для насъ разсчетныхъ балансовъ, не смотря на сокращеніе вывоза и увеличеніе ввоза, мы, такъ сказать, отсрочили на неопредѣленное время уплату заграничной дани, удержали ее дома на свои нужды. Во вторыхъ часть иностранныхъ капиталовъ и въ дѣйствительности (не на бумагѣ только) притекла въ страну. Началось оживленіе промышленности. Быстро стала развиваться сѣть желѣзныхъ дорогъ, для нея потребовался рядъ рельсопрокатныхъ, паровозо-и вагоно-строительныхъ и вообще желѣзодѣлательныхъ заводовъ, множество рабочихъ и высшихъ служащихъ. Для заводовъ потребовался свой штатъ служащихъ, очень щедро оплачиваемыхъ. Стали обстраиваться города (благодаря расширенію въ выдачѣ ссудъ ипотечными банками), потребовался рядъ кирпичныхъ заводовъ, послѣдовалъ спросъ на стеклянные заводы, на лѣсопильные, опять на желѣзодѣлательные, получило работу множество народа. Введеніе казенной винной монополіи, вызвавшее оборудованіе грандіозныхъ складовъ, спиртоочистительныхъ заводовъ, изготовленіе стеклянной посуды и т. д., потребовало новыхъ фабрикъ и заводовъ, новой рабочей силы и т. д. Промышленныя предпріятія

быстро стали возникать одно за другимъ, цѣны на всѣ изготовляемыя ими продукты стали быстро возрастать, получились огромные дивиденды, росли цѣны акцій и публика бросилась ихъ покупать, давая обильныя денежныя средства для спекуляцій. Откуда взялись эти средства? Отъ ссудъ по заложеннымъ имѣніямъ (къ этому времени вѣдь дворянскій банкъ понизилъ проценты по своимъ ссудамъ до $3^1/_2$%, и являлось искушеніе заложить имѣніе съ цѣлью пустить полученныя деньги въ оборотъ,—на покупку дивидендныхъ бумагъ), отъ барышей при сооруженіи ж. дорогъ, отъ продажи имущества иностр. компаніямъ (горныя богатства и земли, отчуждаемыя подъ заводы), отъ барышей по сооруженію и оборудованію заводовъ, постройкѣ домовъ, по учрежденію разныхъ новыхъ предпріятій и т. д. безъ конца. Подешевѣли деньги, огромный явился спросъ на процентныя бумаги, охотно покупались бумаги и дивидендныя. Кто продалъ раньше купленныя по дешевымъ цѣнамъ бумаги—по дорогой цѣнѣ, пускалъ барыши снова въ оборотъ. Промышленность развилась безспорно, выше приведены доказывающія этотъ ростъ цифры, и несомнѣнно очень значительно возросло и потребленіе разныхъ продуктовъ населеніемъ, ибо покупательныя силы населенія (не всего конечно, но той его части, которая, такъ или иначе соприкоснулась съ развивающеюся промышленностью) дов. значительно возросли [1]). Отсюда ростъ потребленія продуктовъ обложенныхъ акцизными и таможенными сборами, отсюда же ростъ желѣзнодорожныхъ доходовъ (обусловленный увеличеніемъ числа грузовъ и пассажировъ), и слѣд., *ростъ госуд. доходовъ*, дающій крупное превышеніе надъ обыкновенными госуд. расходами. Чтобы ростъ этотъ не уменьшился, м-во ф-овъ вынуждалось весь излишекъ доходовъ обращать на сооруженіе новыхъ жел. дорогъ, т. е. опять на оживленіе промышленности, застой которой грозилъ пониженіемъ заработковъ населенія, а съ тѣмъ вмѣстѣ

---

[1]) Въ началѣ февраля 1902 г. *С. Ѳ. Шарановъ* сдѣлалъ въ о-вѣ для содѣйствія русской торговлѣ и промышленности докладъ на основаніи записки *Г. В. Бутми де-Кацманъ*, гдѣ опровергалъ приведенныя въ Всепод. докл. м-ра ф-овъ на 1902 г. цифры, касающіяся увеличенія потребленія населеніемъ разныхъ продуктовъ. Нѣкоторыя оффиціальные цифры по этому вопросу даны нами выше въ выдержкахъ изъ декабрьскаго сообщенія м-ва ф-овъ о кризисѣ. Нѣтъ основаній однако считать оффиціальныя цифры невѣрными или искаженными: потребленіе несомнѣнно должно было возрасти, какъ должно было возрасти и наше національное богатство. Только это ровно ничего не доказываетъ: масса населенія земледѣльческаго, пострадавшаго отъ неурожаевъ, все-таки обѣднѣла. Но оскудѣніе всей Россіи было бы гораздо сильнѣе, еслибъ не было промышленнаго оживленія 1894—1899 г.г. хотя бы и вполнѣ искусственнаго. Г. Бутми очень любезно прислалъ намъ оттискъ (на ремингтонѣ) своей записки. Должно замѣтить, что его цифры о желѣзнодорожныхъ доходахъ не вѣрны, ибо исчисленіе сдѣлано по невѣрному методу. М-ръ ф-овъ беретъ свои цифры не изъ отчетовъ госуд. контроля по испол. госуд росписи, а изъ свѣдѣній госуд. контр. о жел. дор. гдѣ находится *единственный* надежный *обработанный* матеріалъ для подсчетовъ. За 1892 г. цифры м-ра ф-овъ вполнѣ совпадаютъ съ данными нами въ «Рус. госуд. кредитѣ, т. II, 1900 г.».

пониженіемъ и госуд. доходовъ. Еслибъ на помощь искусству пришла природа, еслибъ *урожаи*, то развитіе промышленности могло бы продолжаться и безъ помощи иностранныхъ капиталовъ, внѣ зависимости отъ того или иного настроенія денежныхъ рынковъ. Мы вѣдь заняли заграницей ту приблизительно сумму денегъ, на которую не добрали хлѣба (1000 мил. руб.—см. выше). Но урожаи не пришли на помощь м-ву ф-въ: приходилось катиться по наклонной плоскости увеличенія во что бы то ни стало заграничной задолженности. Малѣйшая осѣчка на денежномъ европейскомъ рынкѣ и кризисъ у насъ долженъ былъ разразиться неминуемо. Осѣчка произошла вслѣдствіе разныхъ политическихъ событій и вслѣдствіе отлива изъ Европы капиталовъ въ Азію, Африку и особенно Америку, заграничные капиталисты не могли дать русскому правительству денегъ на прежнихъ условіяхъ, а взять ихъ на *всякихъ* условіяхъ,—значило подорвать госуд. кредитъ, объявить о нашей несостоятельности. Пришлось займы пріостановить. А тѣмъ временемъ заграничные капиталисты, нуждаясь въ наличныхъ деньгахъ, начали реализовать русскія бумаги, пріобрѣтенныя въ свое время ими по очень дешевымъ цѣнамъ. Бумаги стали притекать обратно въ Россію, что сопровождалось отливомъ заграницу нашихъ прежнихъ золотыхъ запасовъ. Между тѣмъ начатая постройка ж. дорогъ у насъ не могла пріостановиться (эта пріостановка означала бы конецъ промышленнаго оживленія, а съ тѣмъ вмѣстѣ и конецъ нашихъ бездефицитныхъ госуд. росписей), новыхъ займовъ временно реализовать не удалось и пришлось взять изъ частныхъ банковъ находившіеся у нихъ на текущемъ счету строительные капиталы жел. дорогъ. Тогда банки были вынуждены потребовать отъ многихъ кліентовъ закрытія онкольныхъ счетовъ, особенно обезпеченныхъ сомнительными цѣнностями. Требованіе это имѣло послѣдствіемъ поступленіе на биржу въ предложеніи множества дивидентныхъ бумагъ, что сопровождалось ихъ сильнѣйшимъ паденіемъ, повлекшимъ за собою паденіе и болѣе солидныхъ цѣнностей въ томъ числѣ ипотечныхъ бумагъ и госуд. фондовъ. Далѣе послѣдовали уже крахи извѣстныхъ предпріятій ф. Дервиза, Мамонтова и Алчевскаго, вызвавшіе всеобщую панику, которую уже никакія принятыя м-омъ ф-овъ мѣры не могли остановить. Извѣстія объ этихъ крахахъ произвели потрясающее впечатленіе на иностранныхъ капиталистовъ—владѣльцевъ акцій разныхъ русскихъ предпріятій. Многія изъ послѣднихъ, какъ всегда бываетъ, были фиктивными, многія плохо устроены, иные чрезмѣрно оцѣнены, но биржевая оцѣнка ихъ акцій держалась высоко въ надеждѣ на будущіе барыши. Вѣсть, что въ Россіи кризисъ, произвела на владѣльцевъ сказанныхъ бумагъ настоящую панику. Бумаги испы-

тали сильнѣйшее пониженіе (для 98 французскихъ и бельгійскихъ компаній съ 1.316 мил. фр. до 536 мил. руб., т. е. на 59%), никто болѣе не соглашался помѣщать свои капиталы въ русскія предпріятія. Такъ прекратился притокъ къ намъ иностранныхъ капиталовъ. Попытки заключенія займовъ непосредственно правительствомъ увѣнчались, какъ мы видѣли, очень слабымъ успѣхомъ: займовъ этихъ едва хватитъ для охраны нашихъ золотыхъ запасовъ, т. е. для расчета только по *сальдо* невыгоднаго для насъ баланса. А съ пріостановкой прилива къ намъ заграничныхъ капиталовъ и при продолжающихся неурожаяхъ—пріостановился и «гигантскій» ростъ нашей промышленности. *Такой результатъ былъ совершенно неизбѣженъ*, и наступилъ бы все равно рано или поздно, пожалуй, даже лучше, что онъ наступилъ скорѣе и скорѣе насъ отрезвилъ. Мы не будемъ жалѣть объ иностранныхъ капиталистахъ, затратившихъ свои деньги въ русскія предпріятія, тѣмъ болѣе, что ихъ потеря большею частью чисто-фиктивная. Мы не будемъ упрекать и м-во ф-овъ за его политику, за то, что оно ступило на путь искусственнаго оживленія нашей промышленности путемъ привлеченія въ нее иностранныхъ капиталовъ. Но мы глубоко сожалѣемъ, что эти иностранные капиталы не туда были направлены, куда слѣдовало и что слишкомъ ужъ съ ними обращались небрежно, черезъ чуръ расточали ихъ, забывая о бѣдности нашего отечества и необходимости для него *самой строгой бережливости*. Въ самомъ дѣлѣ м-во ф-овъ заботилось почти исключительно о развитіи каменноугольнаго и желѣзодѣлательнаго производствъ, вообще о промышленности обрабатывающей, но ни своего вниманія, ни притока капиталовъ не направило въ сторону развитія и улучшенія нашего земледѣлія, нашей сельскохозяйственной промышленности. А между тѣмъ мы только и живемъ земледѣліемъ и только земледѣльческія продукты вывозимъ заграницу, земледѣльческій классъ главный плательщикъ налоговъ, онъ же и главный потребитель продуктовъ обрабатывающей промышленности. Поэтому другой результатъ былъ бы нашего промышленнаго оживленія, еслибы хотя часть иностранныхъ капиталовъ была направлена въ сторону оживленія земледѣльческаго промысла. Но и оживляя другія отрасли нашей промышленности, слѣдовало быть осторожнѣе съ притекшими къ намъ капиталами. Что же мы видимъ на дѣлѣ? До 150 мил. руб. было истрачено на покупку и чеканку заграницей ни на что не нужной серебряной монеты, на нѣсколько десятковъ милліоновъ рублей было сдѣлано *заграницей* заказовъ на сооруженіе судовъ военнаго флота, которыя могли бы быть изготовлены и въ Россіи хотя и въ менѣе короткій срокъ. За это время мы однако могли бы научиться управлять

судами, иначе что за прокъ намъ въ великолѣпныхъ броненосцахъ, съ которыми мы не умѣемъ обращаться, какъ показали извѣстныя исторіи съ «Сисоемъ Великимъ» и «Гангутомъ». Дѣлались заграницей заказы и для нѣкоторыхъ нашихъ жел. дорогъ, особенно Китайско-Восточной, которые легко могли быть изготовлены на русскихъ заводахъ. На всѣ эти расходы, *безъ которыхъ свободно можно было бы обойтись*, употреблено до 400 мил. руб., добавить сюда расходы по китайской экспедиціи (которой также можно было бы и не дѣлать), расходы (часто излишніе) на Квантунскомъ полуостровѣ и т. д., и мы получимъ до *полумилліарда рублей*, которые могли бы быть сохранены въ Россіи и содѣйствовать уменьшенію ея заграничной задолженности (главной причины, послѣ неурожаевъ, всѣхъ нашихъ экономическихъ бѣдъ) и развитія ея экономическихъ силъ. Далѣе и при расходахъ *внутри* Россіи была допущена непростительная небрежность. Сибирская жел. дорога протяженіемъ около 5400 верстъ обошлось вчернѣ до *600* мил. руб. вмѣсто 300 мил. руб., которые предполагалось израсходовать по первоначальнымъ смѣтамъ, верста одноколейной дороги съ деревянными на половину мостами, съ допущеніемъ предѣльныхъ уклоновъ, упрощеннаго способа постройки, частью съ легковѣсными рельсами, неготовая, снабженная ничтожнымъ подвижнымъ составомъ обходится *вчернѣ* по 100.000 р. слишкомъ верста, тогда какъ обычная стоимость вполнѣ законченой дороги съ нормальнымъ подвижнымъ составомъ, съ жел. мостами, въ зависимости отъ мѣстности обходится не болѣе 50—75 мил. руб. верста! (Верста Сибирской дороги приблизительно было первоначально исчислена въ 45.000 р.). Всѣ самые анекдотическіе разсказы о стоимости сооруженія Николаевской и Петербургско-Варшавской ж. дорогъ отойдутъ на задній планъ сравнительно съ постройкой Сибирской ж. д., ибо даже Николаевская дорога, великолѣпная двухколейная, отлично устроенная съ большимъ подв. составомъ обошлась по 110.000 р. верста, Варшавская по 90 т. руб. съ небольшимъ верста. Еще дороже Сибирской обошлась Восточно-Китайская дорога: на сооруженіе ея уже выдано государственнымъ казначействомъ свыше 220 мил. руб. и ассигновано на 1902 г. болѣе 80 мил. руб., всего до 300 мил. руб. для дороги съ небольшимъ въ 2400 верстъ, на окончаніе которой потребуется еще два года работъ и которая еще не снабжена почти подвижнымъ составомъ. Менѣе расточительно, но также *далеко не экономно*, сооружались другія жел. дороги казенныя и частныя. Безъ преувеличенія можно сказать, что на желѣзнодорожномъ строительствѣ послѣдняго десятилѣтія по крайней мѣрѣ до 500 мил. руб. было «израсходовано» лишнихъ, которые могли бы остаться въ распоряженіи госуд. казначейства и быть употре-

блены на культурныя потребности населенія, способствуя поднятію уровня его благосостоянія. Съ полъ—горя было бы, еслибы эти 500 мил. руб. остались внутри страны, хотя бы и присвоенные незаконно разными лицами, причастными къ сооруженію жел. дорогъ. Но въ томъ—то и бѣда наша, что чрезмѣрные случайные доходы развиваютъ въ людяхъ расточительность, а расточать деньги русскіе люди не привыкли у себя на родинѣ, и ѣдутъ для этого въ заграничные притоны или, если и расточаютъ внутри Россіи, то съ помощью иностранцевъ (или иностранокъ) и потребляя *исключительно* дорогіе предметы иностраннаго производства. Тотъ же результатъ получается и вообще въ случаѣ извлеченія нашими или иноземными предпринимателями *крупныхъ барышей*: таковые цѣликомъ почти проживаются заграницей или идутъ на покупку предметовъ инеземной индустріи. Поэтому-то слѣдуетъ категорически высказаться противъ принятія такихъ мѣръ, которыя способствуютъ созданію чрезмѣрныхъ прибылей въ тѣхъ или иныхъ предпріятіяхъ. Къ сожалѣнію наша финансовая администрація хлопотала всегда въ противоположномъ направленіи. Необходимо, наконецъ, указать еще на одну ошибку въ новѣйшей нашей финансовой политикѣ: на чрезмѣрное довѣріе, которое оказывалось нашимъ финансовымъ вѣдомствомъ разнымъ дѣльцамъ и предпріятіямъ, которые этого довѣрія отнюдь не заслуживали, и при томъ съ *полной очевидностью* не заслуживали. М-ръ ф-овъ не далъ хода проэкту объ акціонерныхъ предпріятіяхъ, въ которомъ уничтожалась концессіоная система, въ тѣхъ видахъ, чтобы остаться *руководителемъ* нашей промышленности, разрѣшать или класть предѣлъ ея развитію въ томъ или другомъ направленіи. М-ръ ф-овъ выхлопоталъ законъ о надзорѣ за всѣми частными кредитными учрежденіями (съ правомъ на ревизію черезъ своихъ чиновниковъ), т. е. тѣми учрежденіями, которыя финансировали всѣ вновь возникающія предпріятія. М-ръ ф-овъ казенными заказами поощрялъ къ возникновенію новыхъ предпріятій въ той отрасли промышленности, развитіе которой считалъ необходимымъ и *отчасти именно такою политикой создалъ перепроизводство* металлургической промышленности. М-ръ ф-овъ брался и вообще за нормировку производства и даже потребленія (сахарная нормировка, казенная продажа питей съ нормировкой производства спирта). Онъ не могъ не быть освѣдомленнымъ о ходѣ дѣлъ имъ разрѣшенныхъ и имъ поощряемыхъ предпріятій, если же не былъ освѣдомленъ, то еще хуже, такъ какъ свидѣтельствуетъ о недосмотрѣ, *чего мы не допускаемъ*: не могъ не знать м-ръ ф-овъ того, что знала вся страна, весь промышленный міръ, всѣ заинтересованные въ предпріятіяхъ лица и учрежденія. А между тѣмъ—рѣшительно

никакихъ мѣръ, чтобы пресѣчь злоупотребленія завѣдомо сомнительныхъ заправилъ разныхъ предпріятій,—назначеніе ревизій кред. учрежденій только тогда, когда они уже впали въ несостоятельность (харьковскій зем. банкъ, пет.-азовскій коммерч. банкъ), когда погибалъ ихъ акціонерный капиталъ. Мы понимаемъ, что м-во ф-овъ не желало допускать чрезмѣрнаго правительственнаго вмѣшательства въ частныя предпріятія, что назначеніемъ ревизіи оно боялось вызвать панику на биржѣ, что оно и bona fide вѣрило въ дѣловитость и удачу нѣкоторыхъ заправилъ; но все же мы думаемъ, что лучше было бы, еслибы не было этого довѣрія и вообще еслибы финансовое вѣдомство стало въ сторонѣ отъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, не внушая къ нимъ довѣрія со стороны публики въ надеждѣ на правительственную помощь и вмѣшательство. Въ интересахъ равномѣрнаго развитія нашей и добывающей и обрабатывающей промышленности всѣхъ видовъ было бы лучше, еслибы на ряду съ м-вомъ земледѣлія было у насъ и министерство торговли и промышленности, которое вѣдало бы тѣ дѣла, которыя теперь вѣдаетъ главное управленіе, входящее въ составъ м-ва ф-овъ. Тогда м-ръ ф-овъ удѣлялъ бы равное вниманіе всѣмъ отраслямъ промышленности, естественно теперь оказываемое преимущественно только тѣмъ ея отраслямъ, которыя находятся въ его непосредственномъ завѣдываніи.

Сознало ли м-во ф-овъ свои ошибки надъ вліяніемъ разразившагося кризиса? Авторъ настоящаго труда весьма высокаго мнѣнія о нынѣшнемъ главѣ нашего финансоваго вѣдомства, о его выдающемся свѣтломъ умѣ, блестящихъ дарованіяхъ, стойкости, непреодолимой энергіи, искренности. Невозможно предположить, чтобъ человѣкъ съ такими рѣдкими качествами настаивалъ на своихъ ошибкахъ и заблужденіяхъ. И мы видимъ, что уже въ ноябрѣ 1901 г. учреждается особая коммиссія подъ предсѣдательствомъ *товарища м-ра ф-совъ* В. Н. Коковцева для обсужденія вопроса объ экономическомъ положеніи населенія центрально-черноземнаго района Европейской Россіи. Во всепод. докладѣ м-ра ф-совъ о росписи 1902 г., на первый планъ выдвигается вопросъ о нашихъ урожаяхъ. Наконецъ 23 января текущаго 1902 г. учреждается особое совѣщаніе о нуждахъ сельско-хозяйственной промышленности *подъ предсѣдательствомъ м-ра ф-совъ* изъ министра земледѣлія, внутреннихъ дѣлъ и другихъ лицъ по непосредственному избранію Самого Государя Императора, съ правомъ предсѣдателя пригласить къ участію въ занятіяхъ Совѣщанія всѣхъ лицъ, мнѣніе которыхъ полезно было бы выслушать и съ правомъ образовывать подготовительныя коммиссіи въ составѣ и на основаніяхъ, установленныхъ Совѣща-

ніемъ. Все это весьма многознаменательно. Ясенъ поворотъ вниманія въ сторону коренного нашего промысла—земледѣлія и сельскохозяйственной промышленности, въ сторону обнищавшаго нашего сельскохозяйственнаго центра. Что во главѣ Совѣщанія поставленъ *м-ръ ф-совъ* чрезвычайно характерно и можетъ служить ручательствомъ блестящаго исполненія возложенной Высочайшею властью на Совѣщаніе задачи. Отвѣтственность, взятая на себя м-ромъ ф-совъ, очень велика, но тѣмъ бо́льшая будетъ съ его стороны и заслуга, если онъ оправдаетъ надежды, которыя теперь на него возлагаетъ наше общество. Если добавить къ этому, что еще до учрежденія сказанныхъ коммиссіи и совѣщанія, м во ф-совъ энергически занялось вопросомъ о болѣе правильной постановкѣ экспорта заграницу (особенно въ Англію) продуктовъ нашей сельскохозяйственной промышлености и вообще вопросомъ о развитіи этой промышленности, то перемѣна во взглядахъ м-ва ф-совъ окажется еще болѣе рѣзкой, и это необходимо привѣтствовать.

Итакъ промышленный кризисъ, повторяемъ съ полнымъ убѣжденіемъ, принесъ намъ пользу. Принесъ уже ту пользу, что до очевидности ясно показалъ всю несостоятельность развитія промышленности не сообразно съ уровнемъ средствъ потребителя, а на счетъ увеличенія заграничной госуд. задолженности. Если-бы въ З. Европѣ не произошло нѣкотораго стѣсненія съ деньгами, и мы продолжали бы занимать ихъ и дальше, то нашъ промышленный кризисъ былъ бы, конечно, на нѣкоторое время отсроченъ, чтобы потомъ разразиться съ новою силою. Отливъ золота, который мы теперь ощущаемъ, научитъ насъ быть съ своими запасами бережливѣе: въ самый разгаръ нашихъ неурожаевъ, обладая пассивнымъ разсчетнымъ балансомъ, мы выбрасывали занятое золото на покупку заграницей серебра (оффиціально признавъ нецѣлесообразнымъ строить въ какомъ-бы то нибыло отношеніи къ нему нашу денежную систему), мы выбрасывали его десятками милліоновъ рублей на заграничные заказы, съ которыми легко было и обождать, мы насильно изымали изъ обращенія кред. билеты и навязывали населенію золотую монету. Кризисъ насъ отрезвилъ; сокращены заграничные заказы, прекращена закупка серебра, не уничтожаютъ болѣе безъ надобности кред. билетовъ, золото придерживается въ банкѣ. Къ сожалѣнію однако принимаются и такія мѣры, которыя очень и очень могутъ подорвать довѣріе къ нашей валютѣ. Къ такимъ мѣрамъ относится циркуляръ м-ра ф-овъ, требующій, чтобы правительственныя и банковыя кассы непремѣнно навязывали получателямъ *серебро* вмѣсто золота въ возможно большемъ количествѣ и непремѣнно уже заставляли бы ихъ брать серебро *въ суммѣ 25 руб.* Мы уже говорили, что заставлять брать

серебро изъ правительственныхъ кассъ въ суммѣ свыше *пяти* руб., значить подрывать у насъ господство золотого монометаллизма, что только для платежей *между частными лицами* можно устанавливать столь крупную, какъ 25 руб., предѣльную норму обязательнаго пріема неполноцѣнной, вспомогательной монеты. Подобный циркуляръ естественно можетъ усилить востребованіе золота въ обмѣнъ на кред. билеты, и здѣсь уже трудно будетъ получателямъ вручить серебро, ибо на билетахъ прямо значится, что они размѣниваются на золото. Отказы же въ выдачѣ золота создадуть на него лажъ. Находятся однако такіе совѣтники [1]), которые рекомендуютъ м-ру ф-въ для *упроченія* нашей валюты приступить къ усиленному погашенію нашего заграничнаго долга (т. е. начать высылку заграницу нашихъ золотыхъ запасовъ, ибо расчетный балансъ—не въ нашу пользу), а каналы внутренняго обращенія наполнить серебромъ (которое, слѣдовательно, надо будетъ опять таки купить заграницей за счетъ золотыхъ запасовъ, ибо купленное раньше серебро все уже использовано). Если слѣдовать подобнымъ совѣтамъ, то, конечно, правильному денежному обращенію наступитъ у насъ въ самомъ скоромъ времени конецъ. Нельзя признать также удачнымъ средствомъ охраны платежнаго баланса распроряженіе о воспрещеніи безпошлиннаго ввоза разныхъ вещей изъ заграницы для благотворительныхъ лоттерей и объ усиленной строгости таможеннаго досмотра, не взирая на общественное положеніе лицъ, подвергающихся этому досмотру. Мы не стоимъ за устройство лоттерей вообще, ни за привозъ изъ заграницы разныхъ для нихъ выигрышей, (обыкновенно негодной завали), но это такая мелочь, поднять вопросъ о которой значитъ прямо объявлять объ опасности для Россіи даже ничтожнаго привоза. Таможенный же досмотръ у насъ и безъ всякихъ дополнительныхъ циркуляровъ чрезвычайно строгій, строже, чѣмъ гдѣ бы то ни было въ Европѣ, обидный для русскихъ гражданъ. Всегда испытываешь особую горечь, когда подъѣзжаешь къ русской границѣ, такъ какъ насъ здѣсь осматриваютъ какъ преступниковъ, иногда выворачивая у публики карманы и раздѣвая ее до нага. Только любезность чиновниковъ на нѣкоторыхъ (увы, не всѣхъ) таможняхъ охраняла раньше публику отъ этихъ безцѣльныхъ оскорбленій. Теперь и этимъ любезностямъ положенъ предѣлъ изъ опасенія, что кто-нибудь провезетъ съ собою неоплаченную пару перчатокъ или же флаконъ духовъ. Такіе циркуляры безусловно бьютъ дальше своей цѣли, и польза ихъ для насъ болѣе, чѣмъ сомнительна. Ту же сомнительную пользу принесетъ и возвы-

[1]) Статья *К. Ѳ. Головина* въ газетѣ «Россія» 1901 г. №№ 663 и 665.

шеніе паспортнаго налога, о проэктѣ котораго еще недавно много говорили въ обществѣ [1]). Налогъ этотъ былъ уже повышенъ по случаю китайскихъ осложненій до 15 руб. въ полугодіе, можно его довести и до 100 руб., но это наврядъ ли остановитъ отливъ русскихъ туристовъ заграницу, особенно богатыхъ, проживающихъ тамъ цѣлыя состоянія, которыхъ именно и желательно было бы удержать дома. Для остановки этого отлива мѣры, конечно, принять слѣдуетъ, но отнюдь не запретительнаго свойства. Какія, мы указали отчасти во II томѣ «Рус. Госуд. кредита» (стр. 518—522), когда говорили о проэктѣ возвышенія паспортнаго налога при Вышнеградскомъ. Средства для удержанія у насъ золотаго обращенія должны быть приняты совершенно другія. при чемъ необходимо помнить, что есть разница между тѣми мѣрами, которыя надо принять *немедленно* въ цѣляхъ охраны нашихъ золотыхъ запасовъ и тѣми, цѣль которыхъ охранить теперешнюю валюту отъ потрясеній и въ болѣе отдаленномъ будущемъ. Правильная же валюта—это такое благо для страны, такое важное условіе ея надлежащаго экономическаго развитія, что нельзя остановиться ни предъ какими пожертвованіями для сохраненія уже достигнутыхъ съ такимъ усиліемъ благопріятныхъ результатовъ. Весь вопросъ, разумѣется, въ созданіи для насъ устойчиваго активнаго расчетнаго баланса. Между тѣмъ этотъ балансъ былъ для насъ активнымъ въ періодъ 1888—1900 г.г. только *четыре* раза: въ 1889, 1890, 1892 и 1895 г.г., сопровождаясь приливомъ къ намъ золота, въ остальные же годы золото отъ насъ уплывало, при чемъ за три года 1896—98 г.г. его ушло на 163,6 мил. руб., а уже въ 1899—1900 г.г. не менѣе какъ 190 мил. руб. [2]). Цифры эти, конечно, только приблизительныя, но намъ надо констатировать только фактъ, что *расчетный балансъ неизмѣнно въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ склоняется для насъ неблагопріятно.* Объясняется это, конечно, чрезмѣрной нашей задолженностью, большими расходами русскихъ заграницею и разными единовременными затратами нашего правительства заграницей (покупка серебра, казенные заказы, военные расходы), платежи по которымъ не возмѣщаются вполнѣ перевѣсомъ нашего вывоза надъ ввозомъ, не смотря на то, что торговый балансъ нашъ неизмѣнно остается активнымъ. Не создается же этотъ столь необходимый намъ перевѣсъ—вслѣдствіе плохихъ нашихъ урожаевъ, сокращающихъ нашъ отпускъ, слабаго развитія нашихъ производитель-

[1]) Теперь эти слухи оффиціально опровергаются (Тор. пром. газета 1902 г. № 54).

[2]) По оффиц. даннымъ (Записка А. И. Вышнеградскаго, Всепод. докладъ м-ра ф-овъ на 1901 г. и свѣдѣнія о добычѣ золота въ Россіи, въ Вѣстн. фин. 1901 г. № 3).

ныхъ силъ, не позволяющаго создать намъ другіе серьезные предметы отпуска, кромѣ зерновыхъ хлѣбовъ, или обойтись безъ огромнаго привоза предметовъ иностранной индустріи, далѣе вслѣдствіе (въ послѣднее время) невыгодныхъ для насъ торговыхъ договоровъ и, наконецъ, вслѣдствіе громаднаго у насъ спроса на предметы роскоши (въ широкомъ смыслѣ слова), производящіеся только заграницей (такіе же предметы русскаго производства даже лучшаго противъ заграничнаго качества въ силу установившихся привычекъ и обычаевъ не берутся вовсе). Нѣтъ никакихъ данныхъ на то, что бы такой порядокъ вещей могъ измѣниться къ лучшему въ ближайшемъ будущемъ, хотя конечно случайные обильные урожаи у насъ, особенно если бы они сопрождались недородами въ Зап. Европѣ и Америкѣ, могли бы, какъ это и случалось раньше, создать намъ *временно* выгодный расчетный балансъ, но прочнымъ образомъ такимъ путемъ обезпечить этотъ балансъ на многіе годы—невозможно, ибо невозможно разсчитывать на благопріятное сочетаніе метереологическихъ и иныхъ условій, создающихъ хорошіе урожаи, именно для насъ, столь испортившихъ свой климатъ и почву. Необходима серьезная и продолжительная работа для того, чтобы создать и у насъ такое же положеніе вещей, какъ въ Сѣв. Америкѣ, вывозъ которой ежегодно превосходитъ ввозъ на многія сотни милліоновъ долларовъ, и въ ближайшемъ будущемъ для расчета по балансамъ намъ ничего другого не остается, кромѣ того, что дѣлалось прежде, т. е. *продолжать заключеніе все новыхъ и новыхъ заграничныхъ займовъ*, независимо отъ того, какая у насъ будетъ денежная валюта,—золотая или бумажная. Это же *пока* и единственное средство для охраненія нашихъ золотыхъ запасовъ, т. е. для поддержанія въ порядкѣ нынѣшней золотой валюты. Вопросъ только,—какого же рода займы? Ясно, что не просто съ цѣлью пополненія золотой наличности госуд. казначейства, но для особыхъ производительныхъ цѣлей. Министерство финансовъ такъ и понимаетъ свою задачу, заключая займы *желѣзнодорожные*: въ 1901 г. реализована спеціальная ж. д. рента на 159 мил. р. нар., а затѣмъ X и XI выпуски облигацій Варшавско-Вѣнской ж. д. на сумму 55 мил. мар., и гарантированныя облигаціи частныхъ ж. д. обществъ на 80.000.000 марокъ нар. Далѣе реализованъ заграницей облигаціонный заемъ г. Москвы на 3.000.000 р. и предвидится реализація второго ея займа—на 14 мил. руб.,—оба займа имѣютъ цѣлью устройство водопроводовъ и канализаціи. Заемъ 1902 г. въ цѣляхъ капитализаціи Китайской контрибуціи, выпускаемый на заграничныхъ рынкахъ въ суммѣ 300 мил. мар., также предназначается въ значительной части на сооруженіе ж. дорогъ. Предвидится кромѣ того

приливъ иностранныхъ капиталовъ для другихъ производительныхъ предпріятій: канализаціи Петербурга и, можетъ быть, даже сооруженія грандіознаго канала между Чернымъ и Каспійскимъ морями. Наконецъ прилагаются большія усилія для дальнѣйшаго привлеченія иностранцевъ въ нашу промышленность, не останавливаясь даже передъ отдачей имъ такого выгоднаго дѣла, какъ разработка нашихъ золотыхъ пріисковъ. Усилія м-ва ф-овъ могутъ увѣнчаться успѣхомъ: заграницей деньги опять дешевы и они могутъ снова полить въ Россію. Но нельзя не обратить вниманія, что при заключеніи всѣхъ этихъ займовъ и привлеченіи иностранныхъ капиталовъ въ нашу промышленность нѣтъ какъ-бы опредѣленной системы: берутся вообще деньги, на что бы ихъ заграничные капиталисты ни давали, сооружаются ж. дороги, какія предлагаются частными обществами, независимо отъ общегосударственныхъ интересовъ; нѣтъ общаго плана, въ какомъ порядкѣ должна сооружаться ж. д. сѣть, куда желателенъ притокъ иностранныхъ капиталовъ, въ сѣти ли только ж. дорогъ нуждается наше отечество, или еще можно было бы *съ помощью государственнаго заграничнаго кредита* добиться улучшенія и другихъ условій экономическаго развитія страны.—Прежде всего было бы желательно выработать съ участіемъ представителей общества хотя бы въ самыхъ общихъ чертахъ планъ дальнѣйшаго сооруженія наиболѣе необходимыхъ и выгодныхъ для насъ въ настоящее время ж. дорогъ—магистралей и подъѣздныхъ путей, включая сюда и шоссейныя дороги. Россія и до сихъ поръ страдаетъ отсутствіемъ хорошихъ путей сообщенія, ее надо сдѣлать возможно болѣе проѣзжею, но для этого нужны не однѣ магистрали, и вообще не однѣ ж. дороги. Слѣдовало бы вообще принять за правило, что постройка каждой новой ж. д. линіи должна сопровождаться постройкой извѣстнаго количества необходимыхъ для нея широко-колейныхъ и узко-колейныхъ подъѣздныхъ ж. д. путей и шоссе, и, хотя этимъ путемъ расходы по сооруженію такой ж. дороги будутъ удорожены, но за то и польза отъ нея для экономическаго развитія прорѣзываемаго ею района по крайней мѣрѣ удвоится. Далѣе необходимо обратить вниманія на наши *водные пути*. Въ то время какъ въ Германіи и въ Австріи въ настоящее время выработаны уже планы грандіозныхъ работъ по улучшенію этого рода путей сообщенія, у насъ этотъ вопросъ находится въ совершенномъ забросѣ. Мелѣютъ изъ—года въ годы судоходныя наши рѣки, многія изъ нихъ уже сдѣлались и непригодными для судоходства, системы каналовъ у насъ мало удовлетворительны и ихъ чрезвычайно мало. Кое-что, конечно, дѣлается и въ этй области, но безъ надлежащаго плана, съ затратой ничтожныхъ средствъ, безъ участія общественныхъ элементовъ, при

помощи одной мертвящей бюрократической машины. Слѣдуетъ для приведенія въ порядокъ водныхъ путей, пока еще не окончательно ушло время, прибѣгнуть къ госуд. кредиту и въ довольно широкихъ размѣрахъ. Затраты здѣсь возмѣстятся въ самомъ скоромъ времени. Но госуд. кредитъ можетъ принести пользу не для однихъ только путей сообщенія, да и странно было бы, еслибы обращено вниманіе было только на послѣдніе, ибо сами по себѣ они еще не обусловливаютъ поднятія экономическихъ силъ страны. Необходимо обратить особое вниманіе на *ухудшеніе нашего климата*, на истощеніе почвы, на превращеніе въ пустыню, благодаря надвигающимся въ востока пескамъ, когда-то цвѣтущихъ мѣстностей. Здѣсь *невозможно ждать*, ограничиваясь постепенными, ничтожными сравнительно съ размѣрами территоріи нашего отечества работами нашего министерства земледѣлія, земства и частныхъ лицъ. Нужны грандіозныя оросительныя работы на югѣ Россіи, а отчасти въ центрѣ и на востокѣ, осушительныя на Кавказѣ и отчасти на западѣ, нужно упорядоченіе нашего лѣсного дѣла: организація казеннаго лѣсного хозяйства, разведеніе новыхъ лѣсовъ, гдѣ они уже окончательно истреблены, а между тѣмъ нужны для спасенія рѣкъ отъ обмеленія и чернозема отъ сыпучихъ песковъ,—наконецъ *скупка казною защитныхъ лѣсовъ отъ частныхъ владѣльцевъ*, которые въ интересахъ цѣлой страны нисколько не обязаны жертвовать всѣмъ или значительной частью своего имущества. Мы уже имѣли случай говорить [1]), что приведеніе въ порядокъ лѣсного хозяйства казны сулитъ огромные барыши, и такъ какъ лѣсъ составляетъ одинъ изъ предметовъ нашего экспорта, могущій достигнуть весьма крупныхъ размѣровъ, то для этого дѣла, болѣе, гдѣ для какого-либо другого можно именно рекомендовать заграничные займы.

Возможно воспользоваться необходимостью прибѣгать къ госуд. кредиту для сведенія нашего международнаго разсчетнаго баланса, наконецъ, въ цѣляхъ организаціи *госуд. страхованія* и *новыхъ государственныхъ банковъ*. Организація госуд. страхованія на самыхъ широкихъ началахъ—настоятельная наша потребность. Оно можетъ быть осуществлено съ помощью существующаго уже земскаго страхованія, городскихъ обществъ взаимнаго страхованія, частныхъ страховыхъ акціонерныхъ обществъ (среди которыхъ дѣйствуютъ отдѣленія двухъ громадныхъ американскихъ—«Нью-Іоркъ» и «Эквитебль») и другихъ уже существующихъ страховыхъ организацій,—въ формѣ одного громаднаго треста съ государствомъ во главѣ. Предметомъ дѣятельности этого треста должны служить всѣ виды

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 573.

страхованія: отъ огня недвижимаго и движимаго имущества, скота отъ падежа, хлѣба отъ градобитій и неурожаевъ вообще, и затѣмъ страхованіе жизни, отъ несчастныхъ случаевъ, пенсій и т. д. Извѣстная часть страхованій могла бы быть сдѣлана *обязательной* и съ извѣстными со стороны государства пожертвованіями (напр. страхованіе крестьянскихъ урожаевъ на надѣльной землѣ, страхованіе крестьянскихъ же дворовыхъ усадебъ, страхованіе фабричныхъ и заводскихъ рабочихъ и прислуги), но вообще наврядъ ли это дѣло потребовало бы отъ государства серьезныхъ пожертвованій, скорѣе дало бы ему новый доходъ и во всякомъ случаѣ избавило бы его отъ многихъ расходовъ, напр. по продовольствію пострадавшаго отъ неурожаевъ населенія. Неосуществимаго въ проэктируемой нами организаціи нѣтъ ничего, даже страхованіе урожаевъ (существующее въ Японіи), какъ показалъ въ своемъ извѣстномъ изслѣдованіи покойный г. *Грассъ*, не представляетъ неопродолимыхъ трудностей. Капиталы же для этого дѣла всегда можно изыскать, и къ нему гораздо легче привлечь вниманіе иностранцевъ, нежели къ какому-либо другому вслѣдствіе возможности здѣсь правильнаго коммерческаго разсчета. Даже американскіе капиталы, о привлеченіи которыхъ въ Россіи такъ хлопотало недавно (а, можетъ быть, хлопочетъ еще и теперь) наше министерство ф-овъ, по всей вѣроятности съ охотою были бы ссужены на это дѣло, особенно если бы къ нему были привлечены и американскія страховыя общества. Еслибы дѣло пошло, то помимо неисчислимыхъ выгодъ для страны вообще, какія великолѣпныя перспективы открылись бы для помѣщенія госуд. фондовъ, въ которые постепенно должны были бы обращаться страховые капиталы. Для госуд, кредита эта поддержка должна была бы оказаться еще сильнѣе поддержки сберегательныхъ кассъ. А въ томъ, что нынѣшнее министерство финансовъ сумѣло бы удачно выполнить организацію госуд. страхованія даже на самыхъ широкихъ его началахъ,—убѣждаетъ насъ достаточно удовлетворительная организація такого гораздо болѣе сложнаго и гораздо менѣе подходящаго для государства дѣла, какъ казенная продажа питей. Страхованіе, пожалуй, оказалось бы не менѣе выгоднымъ дѣломъ и ужъ во всякомъ случаѣ гораздо болѣе полезнымъ для подъема экономическаго благосостоянія населенія. Къ сожалѣнію м-во ф-овъ въ послѣднее время предпочитаетъ допускать частную иниціативу туда, гдѣ гораздо болѣе было бы умѣстно казенное хозяйство: такъ м-во ф-овъ отказалось дать средства на эксплоатацію телефонной сѣти въ столицахъ, Варшавѣ, Одессѣ и Ригѣ, отчего это дѣло (несомнѣнно прибыльное и несложное при завѣдываніи почтово-телеграфнымъ вѣдомствомъ) перешло въ руки частныхъ об-

ществъ (кромѣ Петербурга, гдѣ эксплоатацію телефоновъ взяло на себя городское управленіе).

Государственныхъ банковъ у насъ сейчасъ три: одинъ коммерческій и два ипотечныхъ. Хотя уставъ 1894 г. даетъ возможность госуд. (коммерческому) банку производить операціи самыхъ разнообразныхъ видовъ, какихъ не знаютъ З. Европейскіе центральные эмиссіонные банки, но развитіе этихъ операцій въ сколько-нибудь широкихъ размѣрахъ грозитъ опасностью правильной постановкѣ въ странѣ денежнаго обращенія (уже и теперь «промышленныя ссуды», выданныя госуд. банкомъ въ суммѣ нѣсколькихъ десятковъ милліоновъ рублей, внушаютъ многимъ понятную тревогу). Поэтому-то въ цѣляхъ оказанія серьезной помощи нашему сельскому хозяйству, (отъ котораго зависитъ правильное развитіе и обрабатывающей промышленности) слѣдовало бы учредить особый казенный *депозитный* банкъ съ большимъ (милліоновъ въ 100 руб) основнымъ капиталомъ спеціально въ цѣляхъ 1) оказанія меліоративнаго кредита во всѣхъ его видахъ, 2) организаціи мелкаго сельскохозяйственнаго кредита съ помощью небольшихъ кредитныхъ товариществъ или другихъ посредниковъ, 3) выдачи ссудъ кустарямъ, 4) выдачи ссудъ подъ хлѣбъ, сложенный въ *элеваторахъ* и экспортируемый заграницу, выдачи ссудъ промышленныхъ вообще. Весьма желательно для упорядоченія нашего хлѣбнаго экспорта, чтобы такой банкъ имѣлъ свои отдѣленія заграницей, а для привлеченія частной инициативы (въ томъ числѣ и иноземной) возможно было бы этотъ банкъ организовать съ помощью выпуска акцій, часть которыхъ оставило бы за собою правительство, а часть была бы уступлена частнымъ лицамъ, со смѣшаннымъ правленіемъ—на половину изъ лицъ, выбранныхъ акціонерами, на половину изъ назначеныхъ правительствомъ. Въ связи съ этимъ банкомъ могли бы быть поставлены *сооруженіе и эксплоатація сѣти элеваторовъ*, безъ которой никогда экспортъ нашего хлѣба не будетъ въ состояніи надлежащимъ образомъ конкурировать съ американскимъ. Другой банкъ, открытіе котораго и само м-во ф-овъ признаетъ въ настоящее время весьма желательнымъ, это *банкъ горнопромышленный*, для выдачи ссудъ (съ помощью выпуска закладныхъ листовъ) на разработку горныхъ богатствъ, но м-во ф-овъ предлагаетъ организовать такой банкъ частнымъ лицамъ, а мы рекомендовали бы учредить банкъ *казенный*, что обошлось бы населенію значительно дешевле.

О томъ, въ какихъ размѣрахъ потребовались бы займы для этихъ операцій, опредѣлить напередъ, разумѣется, невозможно. Но считая на сооруженіе новой сѣти жел. дорогъ въ 20.000 верстъ по 75.000 рублей за версту съ оборудованіемъ ихъ и снабже-

ніемъ подъѣздными желѣзными и шоссейными путями, всего до 1.500 мил. руб., до 500 мил. руб. на упорядоченіе водныхъ путей, до 500 мил. р. на оросительныя, осушительныя и по лѣсному дѣлу работы и до 500 мил. руб. на организацію госуд. страхованія, двухъ банковъ и сооруженіе сѣти элеваторовъ, получимъ весь расходъ въ 3.000 мил. руб., сумма громадная, но расходованіе которая можно было бы разсрочить лѣтъ на 10—15, такъ какъ сразу ее немыслимо было бы съ надлежащаей пользою и употребить. Не слѣдуетъ думать, что непремѣнно цѣликомъ на всю эту цифру должна была бы возрасти государственная задолженность, особенно заграничная. Займы заключались бы заграницею только тогда, когда разсчетный балансъ склонялся бы не въ нашу пользу и только на ту сумму, на какую намъ приходилось бы уплачивать заграницу наше золото. Значительнѣйшая же часть перечисленныхъ расходовъ покрывалась бы за счетъ *избытковъ* обыкновенныхъ госуд. доходовъ надъ расходами, которые при нашей податной системѣ и впредь будутъ, конечно, получаться въ громадномъ количествѣ, какъ получались и доселѣ. Если же этихъ избытковъ не хватило бы, то прибѣгнуть было бы можно не къ заграничнымъ, а къ внутреннимъ займамъ, въ чемъ наврядъ ли встрѣтилось бы затрудненіе при такомъ производительномъ употребленіи капиталовъ, о которомъ мы сейчасъ говорили и которое породило бы быстрый ростъ у насъ новыхъ капиталовъ. Въ какомъ порядкѣ слѣдовало бы осуществить набросанную здѣсь программу, опять-таки безъ детальнаго обсужденія опредѣлить невозможно, нельзя даже, напр., сказать, какую изъ ж. дорогъ начать строить первою. Впрочемъ въ цѣляхъ собственно улучшенія расчетнаго нашего баланса надо строить прежде всего тѣ, которыя дадутъ возможность расширить наши рынки и тѣ, которыя дадутъ возможность пользоваться нашими великолѣпными курортами вмѣсто заграничныхъ. Слѣдовательно, необходима прежде всего ж. дорога отъ одной изъ станцій нашей Закавказской ж. дор. къ Южнымъ портамъ Персидскаго залива, а затѣмъ линія между Новороссійскомъ и Батумомъ по черноморскому побережью и отъ Севастополя до Ѳеодосіи по Южному берегу Крыма. Персидская дорога (чрезвычайно важная и въ политическомъ отношеніи, она во что бы то ни стало должна упредить нѣмецкую Багдадскую линію) должна открыть для нашихъ продуктовъ (въ томъ числѣ и *обрабатывающей* промышленности) обширный рынокъ, какъ открыть таковой же должна Восточно-Китайская нынѣ сооружаемая ж. дорога. Дороги же по побережью Чернаго моря сдѣлаютъ доступными благословенныя мѣста нашихъ Кавказа и Крыма, изъ которыхъ мѣстность между Туапсе и Сухумомъ не уступаетъ по каче-

ству Французской ривьерѣ. Насъ часто и не безъ основанія упрекаютъ въ наклонности къ «абсентизму», къ предпочтенію всего заграничнаго передъ своимъ русскимъ. Но не всегда этотъ упрекъ и справедливъ. Черноморское побережье Кавказа и Крыма раскуплено и раскупается на расхватъ по очень дорогимъ цѣнамъ, на устройство тамъ дачныхъ мѣстъ затрачены большія деньги, ѣздить туда вошло даже въ моду, а между тѣмъ желѣзныхъ дорогъ тамъ нѣтъ какъ нѣтъ, пароходныя сообщенія не удовлетворительны (пристань есть только въ Севастополѣ и Ялтѣ), не удовлетворительны на Кавказѣ даже шоссе (нѣтъ черезъ рѣки мостовъ). Поневолѣ приходится ѣхать заграницу и содѣйствовать ухудшенію нашего международнаго баланса.

Увеличеніе заграничной задолженности несомнѣнно вещь очень опасная, если оно не сопровождается такимъ подъемомъ производительныхъ силъ должающей страны, который даетъ ей возможность усилить вывозъ своихъ продуктовъ въ такой степени, что его будетъ достаточно и для оплаты заграничнаго долга, и для постепеннаго его погашенія или перехода внутрь страны. Самое бремя платежей можетъ быть еще, не смотря на возростаніе нарицательной цифры долга, облегчено конверсіей высокопроцентныхъ займовъ въ низкопроцентные, что̀ при измѣнившемся снова къ лучшему настроеніи денежныхъ рынковъ, представляется не невозможнымъ и для Россіи, большая часть долга которой заключена изъ 4%, тогда какъ наиболѣе солидныя изъ европейскихъ бумагъ расцѣниваются только изъ 3% въ настоящее время, а въ будущемъ, конечно, эта норма будетъ понижена до $2^1/_2$ и даже до 2%. Опытъ С. Америки показываетъ, что государство можетъ при большомъ развитіи своихъ производительныхъ силъ въ самый короткій промежутокъ времени перевести къ себѣ обратно или даже и вовсе погасить свои старые заграничные займы, и этому нельзя удивляться, разъ торговый балансъ склоняется въ пользу этой страны въ одинъ годъ на сумму свыше 2.000 мил. руб.! Но Россія по своимъ природнымъ условіямъ очень мало отличается отъ С. Америки: тѣ же громадныя пространства пахотной плодородной земли, которыя обезпечиваютъ огромную жатву хлѣбовъ, необходимыхъ Зап. Европѣ, то же разнообразіе почвъ и климата, которое позволяетъ воздѣлывать всѣ сорта хлѣбовъ, травъ и корнеплодныхъ и далѣе *хлопокъ* (предметъ громаднаго вывоза изъ Америки), наконецъ даже чай (который не производится въ Америкѣ), наилучшіе сорта табаковъ, винограда, фруктовыхъ деревьевъ, овощей и т. д.; тѣ же громадныя залежи горныхъ породъ: золота, платины (которой нѣтъ въ Америкѣ), драгоцѣнныхъ каменьевъ, желѣза, мѣди, свинца, ртути, мар-

ганца, каменнаго угля, нефти; имѣются еще огромныя пастбища для разведенія скота, обширныя рѣки, озера и моря, изобилующія дорогою рыбой, огромные лѣса (въ Сибири и на Сѣверной Европейской Россіи), ожидающіе еще своей разработки и еще до сихъ поръ обильные дорогимъ пушнымъ звѣремъ. Ждутъ серьезной разработки и обширныя торфяныя болота, и мало ли еще какія богатства скрыты въ нѣдрахъ нашего обширнаго отечества! Обиліемъ своихъ природныхъ богатствъ Россія скорѣе превосходитъ Сѣв. Америку, нежели ей уступаетъ, и, кромѣ того, по своему географическому положенію Россія можетъ в. легко увеличить запасъ своихъ земельныхъ богатствъ за счетъ прилегающихъ къ нея слабо заселенныхъ и некультурныхъ странъ: Кореи, Манчжуріи, Монголіи, Тибета, Восточнаго Туркестана, Персіи, Малой Азіи, которыя естественно должны будутъ принять нашъ протекторатъ, а затѣмъ, быть можетъ, и вовсе войти въ составъ великой Русской Имперіи. Разнообразіе народностей, населяющихъ Россію столь же, если еще не болѣе, велико, какъ и въ Сѣв. Америкѣ, и эта «разнокачественность» населенія едва ли не наиболѣе сильная гарантія противъ его вырожденія и упадка его энергіи. Главнѣйшія же изъ населяющихъ Россію племена—русское и польское отличаются своими талантливостью, трудолюбіемъ, подвижностью, стойкостью и большою умѣренностью въ потребностяхъ. Поэтому есть полное основаніе надѣяться, что Россія можетъ добиться такого же исключительно-грандіознаго развитія своихъ производительныхъ силъ, какъ и Сѣв. Америка, а при такихъ условіяхъ никакая заграничная задолженность ей нестрашна, лишь бы съ пользою были употреблены занятыя деньги.

Но само собою, какъ deus ex machina, развитіе (да еще быстрое) производительныхъ силъ прійти не можетъ. Для этого сдѣлать нужно еще очень и очень многое помимо созданія тѣхъ условій, которыя дѣлаютъ работу населенія легче и плодотворнѣе и которыя могутъ быть созданы съ помощью госуд. кредита (хорошіе пути сообщенія, улучшенныя климатическія условія, большія пространства плодородной земли, удачная организація ипотечнаго, промышленнаго и коммерческаго кредита, сѣть элеваторовъ, широкая постановка страхового дѣла). И прежде всего необходимо будетъ озаботиться улучшеніемъ юридическаго положенія населенія, особенно сельскаго. Самъ министръ финансовъ въ своемъ прекрасномъ докладѣ на 1899 г. яркими чертами охарактеризовалъ безпомощное въ этомъ отношеніи положеніе нашего крестьянства: «Многочисленны и тяжелы тѣ затрудненія, которыя испытываетъ крестьянское населеніе вслѣдствіе отсутствія прочнаго и яснаго порядка для разрѣ-

шенія ежедневно возникающихъ вопросовъ въ личныхъ, семейныхъ и имущественныхъ отношеніяхъ. Неполнота и недостатки узаконеній о крестьянахъ не могутъ быть устранены частными измѣненіями, а требуютъ разрѣшенія общихъ принципіальныхъ вопросовъ сельскаго устройства, отъ того или другого направленія которыхъ зависитъ весь ходъ дальнѣйшаго законодательства. Для того, чтобы значеніе принимаемыхъ мѣръ для экономической жизни крестьянства не ограничивалось ожиданіями успѣха, а было оправдано практической пользой, онѣ должны имѣть надежные устои въ самыхъ условіяхъ сельского быта [1])». И Особое Совѣщаніе подъ предсѣд. м-ра ф-овъ прежде всего обратило вниманіе, какъ видно изъ газетныхъ сообщеній, на эту сторону вопроса,—на неупорядоченность нашихъ земельныхъ отношеній. Надо впрочемъ замѣтить, что «юридическій бытъ» и городскихъ сословій не особенно у насъ обезпеченъ сравнительно съ Запад. Европой или Сѣв. Америкой, и здѣсь также слѣдовало бы сдѣлать шаги для избавленія населенія отъ всевозможнаго царящаго у насъ административнаго произвола, котораго не знаютъ въ болѣе культурныхъ странахъ и отсутствіе котораго во многомъ способствуетъ экономическому ихъ развитію. Но положеніе крестьянъ дѣйствительно ужасающее: мірская опека, паспортная система, опека со стороны всевозможнаго «начальства», спеціально поставленнаго для вѣданія крестьянскихъ дѣлъ, невозможная путаница имущественныхъ отношеній мѣшаютъ въ самой сильной степени самодѣятельности крестьянъ и лишаютъ ихъ необходимой энергіи. Другой важный тормазъ нашего экономическаго развитія—слабая образованность общая и спеціальная техническая нашего населенія: въ культурныхъ странахъ неграмотный человѣкъ—исключеніе, у насъ исключеніе—грамотный. М-ръ ф-овъ, какъ видно изъ его того же доклада [2]), недостаточно придавалъ значенія этому обстоятельству, ссылаясь на сравнительно-большую зажиточность неграмотнаго и полуграмотнаго населенія Запад. Европы въ концѣ 18-аго и въ серединѣ 19 столѣтія. Но во первыхъ зажиточность эта вовсе тогда не была велика (стóитъ вспомнить только французское крестьянство до революціи или Пруссіи въ началѣ 19 ст.), а во вторыхъ нельзя сравнивать той эпохи, когда много было и у насъ зажиточнаго крестьянства вслѣдствіе обилія свободныхъ земель, съ нашимъ временемъ, усложнившимъ всѣ экономическія отношенія, бывшія раньше гораздо проще. Экономическая борьба теперь такъ обострилась, международныя сношенія и отношенія такъ усилились и осложнились

---

[1]) Вѣстн. фин. 1899 г. № 1, стр. 7.

[2]) Ibid, стр. 6.

что нужно быть какъ можно лучше подготовленнымъ для участія въ этомъ всемірномъ соревнованіи (не забудемъ, что до середины 19 ст. не было даже и ж. дорогъ). Другіе народы и такъ отъ насъ ушли слишкомъ далеко, надо употребить всѣ усилія, чтобы ихъ догнать, наша отсталость опасна даже для политическаго положенія Россіи (вѣдь въ франко-прусскую войну «побѣдилъ нѣмецкій школьный учитель», да и въ Крымскую войну также не школьный ли учитель Франціи и Англіи побѣдилъ насъ?). Поэтому безъ сильнаго увеличенія бюджета нашего министерства народнаго просвѣщенія на общія и спеціальныя школы (особенно сельскохозяйственныя) всѣ затраты на поднятіе нашего экономическаго благостоянія въ значительной степени останутся безплодными; бюджетъ этотъ слѣдуетъ по крайней мѣрѣ *учетверить*, и это, по глубокому убѣжденію нашему, въ самомъ скоромъ времени же отразится на увеличеніи, а не на уменьшеніи избытковъ нашихъ доходовъ надъ расходами. Конечно, отнюдъ не слѣдуетъ ограничиться школами только *для дѣтей*. Мы такъ отстали, что намъ дѣло просвѣщенія нашего необходимо вести ускореннымъ темпомъ: намъ нужны школы и для *взрослыхъ* въ видѣ школъ воскресныхъ, спеціальныхъ курсовъ, чтеній, народныхъ домовъ и т. д. И для взрослаго населенія школа *спеціальная* гораздо важнѣе общей. Въ связи съ школами необходимо распространеніе въ населеніи полезныхъ книгъ путемъ дешевой продажи ихъ, устройства библіотекъ и проч., необходимо распространеніе полезныхъ свѣдѣній и всѣми другими путями: устройствомъ выставокъ, музеевъ, складовъ земледѣльческихъ и иныхъ орудій, образцовыхъ фермъ, командированіемъ (для обученія желающихъ) ученыхъ агрономовъ и другихъ спеціалистовъ (какъ практикуется, напр., въ Италіи) и т. д. Все это у насъ теперь тормазится безъ всякой надобности, если даже на сцену выступаетъ частная инициатива, которую, напротивъ, слѣдовало бы поддержать. Необходимо далѣе улучшеніе нашихъ почтовыхъ порядковъ и упроченіе положенія нашей находящейся въ вѣчномъ загонѣ періодической печати, памятуя, что почта и періодическая печать не въ меньшей степени способствуютъ просвѣщенію, какъ и школа. Одновременно слѣдовало бы обратить вниманіе на наши кустарные промыслы, ихъ всячески поддержать, насаждать новые, такъ какъ для нашего земледѣльскаго населенія, въ силу климатическихъ условій вынужденнаго половину года проводить въ праздности, ничто не могло бы сравниться въ дѣлѣ поднятія его благосостоянія, съ кустарными промыслами. Мы ввозимъ изъ-заграницы множество предметовъ именно не фабричнаго, а кустарнаго производства, которые и теперь иногда не хуже выдѣлываются нашими кустарями сравнительно съ заграничными.

Ввозъ этихъ заграничныхъ кустарныхъ издѣлій легко было бы сократить, а напротивъ создать огромный вывозъ (вслѣдствіе чрезвычайной у насъ дешевизны рабочихъ рукъ), если бы кустарные промыслы были у насъ поддержаны организаціей кредита кустарямъ, устройствамъ ихъ артелей, устройствомъ школъ, музеевъ, выставокъ, складовъ кустарныхъ издѣлій и необходимыхъ для работъ кустарей матеріаловъ и т. д. Для усиленія же у насъ производства сельскохозяйственныхъ продуктовъ (помимо зерновыхъ хлѣбовъ) и ихъ вывоза необходимо увеличить и въ весьма значительной степени средства министерства земледѣлія, дѣятельность котораго постановлена теперь совершенно правильно въ интересахъ развитія отечественнаго скотоводства, птицеводства, табаководства, шелководства, плодоводства, винодѣлія, лѣсоразведенія и т. д., но теперь средства министерства земледѣлія такъ ничтожны, что его дѣятельность ограничивается гораздо болѣе благими пожеланіями, нежели приноситъ серьезную помощь населенію. Наконецъ, наше сельское населеніе нуждается въ снабженіи его землей. Для этого у насъ есть крестьянскій банкъ, но нѣтъ банка для выдачи крестьянамъ меліоративныхъ ссудъ, которыя позволяли бы ему улучшить свою землю. Неудовлетворительна и до сихъ поръ организація переселенія крестьянъ на новыя земли, хотя и нельзя отрицать, что теперь въ этомъ направленіи сдѣлано по сравненію съ прошлымъ очень многое. Вообще голословное обвиненіе нашаго нынѣшняго финансоваго вѣдомства въ томъ, что имъ все дѣлается для развитія обрабатывающей промышленности и *ничего* для земледѣлія—несправедливо. М-во ф-въ разсрочкою и отсрочкою недоимокъ по выкупнымъ платежамъ и самихъ выкупныхъ платежей, а также отмѣною паспортнаго налога и уменьшеніемъ на половину поземельныхъ сборовъ значительно облегчило лежавшее на крестьянахъ податное бремя. Кромѣ того м-во ф-овъ настояло на облегченіи самой паспортной системы (пятилѣтнія книжки), на упорядоченіи способовъ взысканія съ крестьянъ налоговъ, которые раньше служили источникомъ разоренія крестьянскаго населенія, и продолжаетъ настаивать открыто на улучшеніи юридическаго положенія крестьянъ. Далѣе даны были средства на организацію переселеній, измѣненъ уставъ крестьянскаго банка въ смыслѣ разрѣшенія ему покупки для перепродажи крестьянамъ земли и выдачи крестьянамъ въ ссуду до 90% оцѣночной за землю суммы, измѣненъ уставъ государ. банка въ смыслѣ разрѣшенія ему выдавать ссуды кустарямъ и меліоративныя, а также черезъ посредниковъ—крестьянамъ, упрощено учрежденіе всевозможныхъ артелей и *кредитныхъ товариществъ*, самое м-во земледѣлія вѣдь только въ нынѣшнее министерство финансовъ получило жизнь и средства для своей дѣятельности, да и церковно-

Важно!

приходскія школы (какія бы онѣ ни были, но все таки—*школы*) только при нынѣшнемъ м-рѣ ф-овъ были снабжены кое-какими рессурсами. Далѣе только при нынѣшнемъ м-рѣ ф-овъ снятъ былъ съ земства расходъ на содержаніе мировой юстиціи съ обращеніемъ этихъ денегъ на дорожное дѣло, уменьшены тамож. пошлины на сельскохоз. машины и орудія, пониженъ необыкновенно процентъ по ссудамъ, выдаваемымъ дворянскимъ и крестьянскимъ банками, а также и изъ частныхъ земельныхъ банковъ, учреждены попечительства народной трезвости, даются средства для ихъ существованія, чрезвычайно облегчено сельскохозяйственное винокуреніе, поднятъ вопросъ объ упорядоченіи хлѣбной вывозной торговли, а съ тѣмъ вмѣстѣ развиты выдачи ссудъ изъ государственнаго и изъ частныхъ банковъ и жел. дорогами подъ хлѣбъ и сооруженъ рядъ элеваторовъ, дѣлаются попытки къ организаціи вывоза нашихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ (въ Англію) и т. д. Если еще къ этому добавить, что усиленное сооруженіе жел. дорогъ, оборудованіе множества новыхъ заводовъ и фабрикъ и разработка горныхъ богатствъ, дали крупныя заработки нашему сельскому населенію, вложенные въ извѣстной части, конечно, именно въ землю, и усилили потребленіе сельскохозяйственныхъ продуктовъ, то можно ли сказать, что *ровно ничего* не было сдѣлано въ нынѣшнее м-во ф-овъ для земледѣльческой Россіи? Нельзя только на этомъ останавливаться. Что касается до нашей обработывающей и горной промышленности, то, по общему мнѣнію, для ея развитія даже слишкомъ много было сдѣлано. Мы думаемъ однако, что здѣсь помощь надо оказать еще вотъ въ какомъ отношеніи: 1) снабдить страну достаточнымъ количествомъ учебныхъ техническихъ заведеній среднихъ и низшихъ, а существующія высшія поставить на гораздо большую высоту, чѣмъ та, на которой они теперь стоятъ, 2) еще болѣе улучшить наши пути сообщенія для сбыта продуктовъ этой промышленности, 3) улучшить наше фабричное законодательство въ смыслѣ улучшенія участи нашихъ рабочихъ, въ настоящее время тратящихъ почти даромъ свое здоровье и силы на капиталъ, часто иностранный; 4) обезпечить нашу промышленность отъ конкурренціи съ иностранной болѣе выгодными, чѣмъ теперь, торговыми договорами, 5) обезпечить участіе въ этой промышленности русскимъ людямъ преимущественно передъ иностранцами. При всемъ томъ, чѣмъ меньше будетъ правительственнаго вмѣшательства въ нашу промышленность, тѣмъ для нея будетъ лучше. Широкая свобода, ограниченная только соблюденіемъ общественныхъ и госуд. интересовъ, гораздо болѣе будетъ способствовать развитію промышленности, чѣмъ казеная опека. Въ извѣстномъ вмѣшательствѣ нуж-

даются только акціонерныя предпріятія, но мы выше указали, въ чемъ это вмѣшательство должно заключаться: оно должно только ограничивать злоупотребленія учредителей и членовъ правленія довѣріемъ, оказаннымъ имъ акціонерами. Привлеченіе въ нашу промышленность иностранныхъ капиталовъ, а иногда и знаній чрезвычайно желательно, но только при условіи огражденія отъ эксплоатаціи иностранцами русскаго рабочаго, что достигается хорошимъ фабричнымъ законодательствомъ,—и при условіи ограниченія участія иностр. капитала въ предпріятіяхъ, завѣдомо чрезмѣрно прибыльныхъ: въ разработкѣ напр. богатыхъ золотыхъ или платиновыхъ пріисковъ, нефтяныхъ, залежей, и т. п. Впрочемъ участіе въ такого рода предпріятіяхъ и русскаго капитала, и русскихъ людей не приводитъ (о чемъ слѣдуетъ пожалѣть) къ добрымъ для нашего отечества результатамъ: ихъ чрезмѣрные барыши «заставляютъ» нашихъ соотечественниковъ не иначе проживать ихъ, какъ *заграницей* (примѣръ: большинство владѣльцевъ богатѣйшихъ уральскихъ заводовъ), а, слѣдовательно, въ Россіи эти барыши не останутся все равно, получаютъ ли ихъ русскіе или иностранцы. Во всякомъ случаѣ хорошо организованная система обложенія всегда сумѣетъ учесть значительную часть этихъ барышей въ пользу государства и органовъ мѣстнаго самоуправленія, а хорошее фабричное законодательство и правильный надзоръ за исполненіемъ его требованій— уменьшитъ количество этихъ прибылей, получаемыхъ за счетъ беззастѣнчивой эксплоатаціи рабочихъ. Но куда особенно желательно привлечь участіе иностранцевъ (помимо обработывающей промышленности всякаго рода),—это въ цѣляхъ развитія экспортной торговли и въ цѣляхъ благоустройства нашихъ курортовъ. Стѣсненія здѣсь ни въ какомъ случаѣ нежелательны, напротивъ желательно нѣкоторое поощреніе, ибо мы еще плохо знаемъ иностранные рынки и не скоро научимся ихъ знать. Для этого ознакомленія необходимо учрежденіе торговыхъ нашихъ консуловъ во всѣхъ важныхъ заграничныхъ торговыхъ пунктахъ, гдѣ только можно ожидать сбыта нашихъ товаровъ. Иностранцамъ же эти рынки извѣстны и теперь, вотъ почему и было бы желательно возможно большее привлеченіе ихъ къ развитію нашего экспорта. О неблагоустройствѣ нашихъ курортовъ мы уже говорили. Главный ихъ недостатокъ отсутствіе хорошихъ гостинницъ и пансіоновъ [1]), къ устройству которыхъ желательно было-бы поэтому привлечь иностранныхъ капитали-

[1]) Къ сожалѣнію у насъ дѣлаются препятствія и къ развитію курортовъ. Недавно началъ развиваться морской курортъ въ г. *Анапѣ*, Кубанской обл., имѣющій хор. удобное сообщеніе (моремъ и жел. дорогой, отъ станціи которой до Анапы всего 30 верстъ) съ Внутренней Россіей. Въ виду этого развитія предполагалось здѣсь сооруженіе ряда гостинницъ и пансіоновъ мѣстными жителями съ помощью,

стовъ, которые сумѣли-бы тогда и организовать поѣздки въ Россію иностранныхъ туристовъ, что такъ желательно для противовѣса расходамъ заграницей нашихъ путешественниковъ.

Что же касается до таможеннаго покровительства нашей промышленности, то при всей высотѣ его оно до сихъ поръ недостаточно для огражденія насъ отъ заграничной конкурренціи, отчасти вслѣдствіе того, что общество вообще предпочитаетъ заграничные товары, хотябы и болѣе дорогіе, отчасти вслѣдствіе того, что у насъ вовсе не производятся нѣкоторые привозимые къ намъ изъ заграницы товары (или производятся худшаго качества) и наконецъ вслѣдствіе большей дешевизны заграничныхъ товаровъ, происходящей отъ уступки ихъ намъ по цѣнѣ ниже стоимости производства, лишь бы сбыть къ намъ обременяющій туземный рынокъ излишекъ произведенныхъ товаровъ. Торговые договоры, въ силу коихъ понижены были многія ставки на привозимые къ намъ товары и данъ болѣе широкій ходъ въ Россію иностраннымъ подданымъ, торгующимъ заграничными товарами, а также введеніе золотой валюты (давъ устойчивость цѣнамъ и избавивъ заграницу отъ необходимости покрываться на случай паденія курса кред. рубля), не мало способствовали усиленію заграничнаго къ намъ ввоза. Естественно, что нашимъ м-вомъ ф-овъ обращено серьезное вниманіе на вліяніе торговыхъ договоровъ 1893—94 г.г. (которымъ скоро истекаетъ срокъ) на усиленіе заграничнаго импорта и съ тѣмъ вмѣстѣ на ухудшеніе нашего торговаго баланса. Опубликованный недавно Германіей проэктъ ея будущаго таможеннаго тарифа, который предполагается класть въ основу будущихъ торговыхъ договоровъ, вводитъ усиленное обложеніе ввозимыхъ въ страну хлѣбовъ (съ $3^1/_2$ мар. за центнеръ до 6 мар.) съ повышеніемъ этого обложенія до размѣровъ двойной ставки для странъ, не вступившихъ съ Германіей въ торговый договоръ. Само по себѣ повышеніе налога на ввозимый хлѣбъ не такъ страшно для Россіи, такъ какъ оно падетъ преимущественно на нѣмецкаго же потребителя, которому не обойтись безъ привознаго хлѣба, но угроза дифференціальнымъ тарифомъ весьма серьезна, ибо съ помощью его нѣмцы могутъ совершенно устранить со своего рынка именно *нашъ* хлѣбъ, замѣнивъ его американскимъ, индійскимъ, венгерскимъ или египетскимъ, если мы не вступимъ съ ними въ новый договоръ, быть можетъ убыточный для насъ уже потому, что и другія страны, вступая съ нами въ договоръ, потребуютъ отъ

имѣвшаго здѣсь отдѣленіе Донского земельнаго банка. Кред., канц., принимая мѣры противъ *излишняго* выпуска закл. листовъ зем. банковъ, воспретила однако выдачу ссудъ подъ дома въ Анапѣ, отдѣленіе банка закрылось, и съ тѣмъ вмѣстѣ ad calendas graecas (городъ кстати нѣсколько греческій) отложено снабженіе его удобными жилищами.

насъ по принципу «наибольшаго благопріятства» тѣхъ же уступокъ, какія мы дадимъ Германіи. Въ виду такой новой германской политики наше м-во ф-овъ совершенно раціонально отказалось даже и вовсе вести переговоры о новомъ договорѣ на подобной почвѣ, напечатавъ по поводу этому чрезвычайно энергичную статью въ оффиціальномъ своемъ органѣ [1]), надѣлавшую шуму на всю Европу. Намъ было бы всего выгоднѣе, быть можетъ, оставаться при автономномъ таможенномъ тарифѣ, а для противодѣйствія Германіи образовать въ союзѣ съ Америкой (включивъ сюда и Аргентину) особый трёстъ для урегулированія хлѣбныхъ цѣнъ, непомѣрно низкихъ въ послѣдніе годы на международномъ рынкѣ. Къ сожалѣнію образованію такого трёста препятствуетъ возгорѣвшаяся недавно таможенная война между Россіей и С. Штатами С. Америки вслѣдствіе введенія послѣдними дополнительнаго налога на русскій сахаръ, какъ получающій будто бы при вывозѣ скрытую премію. Существующая у насъ *правительственная* сахарная нормировка дѣйствительно, удорожая посредствомъ искусственнаго сокращенія внутренняго производства цѣну сахара внутри Россіи, даетъ возможность продавать заграницу сахаръ ниже цѣны его производства съ покрытіемъ получаемыхъ отсюда убытковъ прибылями отъ продажи по чрезмѣрно высокой цѣнѣ сахара внутри Россіи; но о преміи, которая выдается (и выдавалась раньше у насъ) въ другихъ странахъ, не можетъ быть, конечно, рѣчи, тѣмъ болѣе что сахаръ у насъ обкладывается не по нормальнымъ, а по дѣйствительнымъ его выходамъ, и при возвратѣ акциза экспортеръ-сахарозаводчикъ скорѣе теряетъ, нежели что-либо пріобрѣтаетъ (на процентахъ со времени уплаты акциза до его возврата). Но американцы обосновили свое заключеніе о выдачѣ премій на томъ, что свидѣтельства о вывозѣ сахара (которыя даютъ право на возвратъ акциза), имѣютъ свою, и дов. высокую биржевую оцѣнку, а, слѣдов., это есть *премія*. Объясненія нашего м-ва ф-овъ оставленыя были безъ вниманія, и оно было вынуждено отвѣтить повышеніемъ тарифа на привозимыя къ намъ американскія издѣлія (о чемъ надо пожалѣть, такъ такъ это большею частью были превосходныя и необходимыя намъ машины, ручные инструменты и другія столь же полезныя издѣлія высокаго качества, не производящіяся въ Россіи), а американцы отвѣтили репресаліями по адресу нашихъ торговыхъ судовъ... Чѣмъ скорѣе кончится это недоразумѣніе, прискорбное и съ политической и съ экономической точекъ зрѣнія, тѣмъ, конечно, будетъ лучше. И особенно это важно именно теперь, когда предстоитъ неизбѣжно рядъ заграничныхъ займовъ, дороговизна которыхъ такъ сильно

[1]) В. Ф. 1901 г. № 47.

зависитъ отъ болѣе или менѣе удачной *внѣшней политики*. Внѣшняя политика наша въ цѣляхъ охраненія валюты и нашего госуд. кредита должна быть прямой, смѣлой и твердой, хотя, конечно, и вполнѣ мирной. Невозможно оставлять въ сторонѣ наши *историческія задачи*, которыя рано или поздно *должны быть выполнены*, если мы хотимъ остаться дѣйствительно великой державой. Ихъ нельзя замѣнить доказываніемъ общности нашей со всѣмъ человѣчествомъ и благотвореніемъ на счетъ и безъ того бѣдного народа нашего разныхъ европейскихъ и азіатскихъ народовъ. Нельзя и откладывать осуществленіе этихъ задачъ, когда моментъ вполнѣ благопріятенъ для насъ и ждать того времени, когда возможное сейчасъ безъ выстрѣла и безъ особыхъ расходовъ, потребуетъ борьбы и огромныхъ затратъ. Заграничные кредиторы наши это отлично понимаютъ и заранѣе учитываютъ наши будущіе убытки отъ такого промедленія. Россіи напр. нуженъ выходъ къ Персидскому заливу, нуженъ выходъ въ Средиземное море и обезпеченіе своего Черноморскаго побережья отъ иноземныхъ флотовъ. Сколько бы поэтому мы ни заявляли о томъ, что мы не ищемъ ни протектората надъ Персіей, ни проливовъ, никто не повѣритъ намъ, а если и повѣритъ вслѣдствіе оффиціальнаго заявленія правительства, то только на время, зная, что когда руководителями нашей внѣшней политики станутъ лица, лучше понимающія русскіе интересы, то Россія снова будетъ добиваться осуществленія необходимыхъ для ея существованія и правильнаго развитія задачъ. Въ настоящее время мы переживаемъ рѣдко повторяющійся въ нашей исторіи моментъ: главный нашъ врагъ Англія связанъ по рукамъ и ногамъ, германскіе интересы въ Персіи не на столько еще велики, чтобы Германія рѣшилась изъ-за нея на войну съ Россіей. Но мы теряемъ этотъ единственный моментъ для пріобрѣтенія персидскихъ портовъ и огражденія Персіи отъ иноземнаго вліянія. Мы медлимъ объявить свой протекторатъ (хотя бы въ формѣ оборонительнаго союза со введеніемъ русскихъ гарнизоновъ въ южные порты для защиты отъ англичанъ) надъ Персіей, которая нужна намъ, и изъ-за которой въ будущемъ намъ прійдется вести борьбу съ Англіей и Германіей, тогда какъ теперь мы могли бы выполнить главнѣйшую изъ нашихъ историческихъ задачъ легко, просто и дешево. Можетъ ли подобная политика способствовать упроченію нашего государственнаго кредита? Въ Европѣ ничего намъ не нужно, и потому у насъ нѣтъ повода для столкновенія съ европейскими народами, мы можемъ со всѣми жить въ мирѣ. Но для двухъ европейскихъ государствъ Россія стоитъ поперекъ дороги для осуществленія ихъ завѣтныхъ надеждъ: Германіи и Австро-Венгріи. Пангерманскій союзъ во главѣ съ руководителями

высшей политики Германіи намѣтилъ планъ расширенія нѣмецкаго владычества на югъ, съ поглощеніемъ всѣхъ славянскихъ народностей, въ томъ числѣ и балканскаго полуострова, и съ образованіемъ великой германской имперіи на развалинахъ имперіи турецкой (въ М. Азіи, Сиріи и Палестинѣ). Задача эта необычайно грандіозна и почти неосуществима. На пути своемъ нѣмцы встрѣтятъ славянъ, а, быть можетъ, венгровъ, румынъ и турокъ, но сопротивленіе этихъ народовъ ихъ не устрашитъ, имъ страшно только вмѣшательство Россіи. И Россія должна дать знать нѣмцамъ вполнѣ опредѣленно, что она окажетъ *поддержку* славянамъ въ ихъ борьбѣ противъ германскаго нашествія, хотя и не станетъ грудью на ихъ защиту, если славяне сами останутся безучастными къ своей гибели: Россія и такъ уже сильно пострадала въ борьбѣ за славянъ. А въ противовѣсъ Германіи можно было бы выставить союзъ изъ Франціи, Италіи, балканскихъ народовъ, Испаніи, Даніи, Голландіи и Бельгіи. Союзъ этотъ былъ бы серьезною охраной мира, еслибы даже къ Германіи и Австріи присоединилась Англія. Тогда Германія поняла бы, что борьба безполезна, и вмѣсто образованія великой «серединной» имперіи, обратилась бы, быть можетъ, къ образованію огромной нѣмецкой имперіи *колоніальной* на развалинахъ таковой же имперіи англійской. Борьба же между злѣйшими врагами нашими естественно принесла бы намъ громадную пользу и надолго, быть можетъ, навсегда избавила бы насъ отъ безполезныхъ намъ европейскихъ войнъ, ибо повторяемъ, въ Европѣ намъ ничего не нужно. Но на какую высоту сталъ бы тогда нашъ госуд. кредитъ и какъ прочна была бы наша валюта!

Перечисленныя выше мѣропріятія несомнѣнно потребуютъ серьезной и продолжительной работы со стороны нашего правительства и всего народа нашего. Но безъ этого невозможна борьба съ окружающими насъ народами ни на экономическомъ, ни на политическомъ поприщѣ. Если же указанная нами программа будетъ осуществлена, то производительныя силы нашей родины такъ окрѣпнутъ и разовьются, что мы вскорѣ сумѣемъ обходиться безъ множества продуктовъ иностранной индустріи, которые теперь намъ необходимы и, напротивъ, настолько усилимъ свой отпускъ заграницу, что средства наши для разсчета по заграничнымъ долгамъ вскорѣ превысятъ самые долги наши, какъ случилось съ С. Американскими С. Штатами. Тогда никакая заграничная задолженность не будетъ страшна намъ и не будетъ грозить разстройствомъ нашей валюты, какъ страшитъ и и угрожаетъ намъ она теперь. Тогда прекратятся наши столь неожиданные, какъ теперь, промышленные кризисы, ибо промышленность наша найдетъ потребителей своихъ произведеній среди *богатой*

1177

земледѣльческой Россіи, тогда прекратятся и денежные кризисы, неправильно приписываемые теперь введенію у насъ золотой валюты вмѣсто бумажной или серебряной. Золотая валюта, напротивъ, является (какъ и будетъ впредь) залогомъ большей успѣшности сказанныхъ мѣропріятій, залогомъ правильнаго нашего экономическаго развитія, способствуетъ (и будетъ способствовать) укрѣпленію довѣрія къ намъ заграничныхъ нашихъ кредиторовъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ удешевленію столь пока еще намъ необходимыхъ иностранныхъ капиталовъ. Вопреки многимъ предсказаніямъ золотая валюта пока стоитъ у насъ незыблимо, золотые запасы, и внутри страны (гдѣ никакихъ въ обращеніи денегъ почти и нѣтъ, кромѣ золотыхъ и крупнаго достоинства кред. билетовъ, недоступныхъ массѣ), и въ госуд. банкѣ еще достаточно велики и могутъ при нѣсколько измѣнившихся для насъ къ лучшему обстоятельствахъ быть безъ особаго труда пополнены. Надо поэтому надѣяться, вмѣстѣ съ м-ромъ ф-овъ [1]), что «исправленное денежное обращеніе имперіи не будетъ разрушено, даже въ томъ случаѣ, если странѣ суждено когда-либо перенести тяжелыя испытанія». Но это только въ томъ случаѣ будетъ возможно, если мы не остановимся на достигнутыхъ уже результатахъ, а будемъ идти впередъ по пути улучшенія экономическаго положенія народа, его просвѣщенія и усиленія правопорядка въ странѣ. Безъ этого всѣ прежнія усилія наши погибнутъ безплодно, и мы снова возвратимся къ бумажнымъ неразмѣннымъ деньгамъ и при томъ съ значительно увеличенной внѣшней задолженностью въ золотой валютѣ. Государству тогда наврядъ ли удастся избѣжать банкротства, и все бѣдствіе будетъ приписано нынѣшнимъ руководителямъ нашихъ финансовъ, рискнувшимъ завести «такую роскошь», какъ золотая валюта. Понятно, золотая валюта будетъ здѣсь не причемъ, а бѣдствіе произойдетъ вслѣдствіе неправильной экономической и внѣшней нашей политики, и этого бѣдствія не отвратитъ правильное денежное обращеніе, хотя несомнѣнно нѣсколько его и отсрочитъ. Есть основаніе однако думать, что нынѣшній министръ финансовъ понимаетъ истинное положеніе вещей, указанное въ настоящемъ трудѣ нашемъ, и со свойственной ему необычайной энергіей не остановится ни предъ какими препятствіями и трудностями, чтобы поднять производительныя силы Россіи, и прежде всего Россіи *земледѣльческой*, а затѣмъ настоять также на измѣненіи къ лучшему (т. е. къ преслѣдованію истинно русскихъ интересовъ) нашей внѣшней политики, затрудняющей въ настоящее время заключеніе на выгодныхъ условіяхъ необходимыхъ намъ заграничныхъ займовъ.

---

[1]) Всепод. докладъ на 1898 г. (Вѣстн. фин. 1898 г. № 1, стр. 4).

СОДЕРЖАНІЕ:

Глава I (стр. 3—112). Подготовительныя мѣры къ урегулированію валюты въ Россіи. Состояніе денежнаго обращенія къ началу м-ва С. Ю. Витте (стр. 1—8). Смутность понятій о существѣ нашей валюты. Вопросъ о разрѣшеніи сдѣлокъ на золото (стр. 8—13). Несочувствіе Госуд. Совѣта и общества возстановленію метал. обращенія на почвѣ девальваціи (стр. 14—16). Колебанія новаго министра финансовъ (стр. 16—17). Начало упорядоченія счетовъ госуд банка по выпуску кред. билетовъ (стр. 17—19). Значеніе спекуляціи въ дѣлѣ колебанія курса кред. рубля (стр. 19—36) и мѣры, принятыя противъ нея м-омъ ф-овъ: воспрещеніе свободной чеканки серебра и привоза его изъ-заграницы (стр. 37—39), установленіе курса серебра для пріема его въ уплату тамож. сборовъ ниже курса кред. рубля (стр. 39—40), установленіе таможенной статистической пошлины на кред. рубли (стр. 41—42). Усиленіе надзора за биржею и частными кредитными учрежденіями и воспрещеніе срочныхъ сдѣлокъ на разность съ золотою валютой (стр. 42—44). Фиксація курса посредствомъ покупки и продажи госуд. банкомъ траттъ и обузданіе берлинской спекуляціи съ кред. рублемъ (стр. 44—48). Разрѣшеніе сдѣлокъ на золотую валюту (стр. 48—51). Цѣль м-ва ф-овъ: дать выходъ въ обращеніе накопленнымъ золотымъ запасамъ (стр. 52—53). Депозитныя квитанціи (стр. 53—54). Покупка и продажа банкомъ золотой монеты, разрѣшеніе пріема ея въ нѣкоторые казенные платежи и выдача частнымъ лицамъ съ ихъ на то согласія (стр. 54—55). Искусственныя мѣры къ водворенію золота среди населенія и его неудовольствіе (стр. 55—57). Законъ 6 ноября 1895 г. о пріемѣ золота во всѣ казенные платежи (стр. 57—58). Измѣненіе госуд. банкомъ курса зол. монеты съ 7 р. 40 к. за полуимперіалъ до 7 р. 50 к. (стр. 58—60). Устраненіе колебаній нашей валюты (стр. 61). Дальнѣйшая подготовка реформы: увеличеніе размѣннаго фонда, замѣна въ немъ серебра золотомъ (стр. 62—64). Реализація для этой цѣны новыхъ выпусковъ 4%-ой ренты (стр. 63). Всепод. докладъ м-ра ф-овъ на 1896 г. (стр. 64). Постановка вопросовъ при разрѣшеніи валютной реформы (стр. 65—66). Почему не былъ рѣшенъ размѣнъ кред. билетовъ на серебро (стр. 66—68). Какая была у насъ законная валюта: серебряная или биметаллическая (стр. 68—72). Возможенъ ли былъ переходъ къ биметаллизму, и почему выбранъ былъ золотой монометаллизмъ (стр. 72—74). Можно ли было бы возстановить размѣнъ на золото по курсу al pari (стр.

74—78). Коммиссія 6 окт. 1895 г. для обсужденія вопроса, на какую валюту обязано правительство производить размѣнъ (стр. 78—90). Записка Б. П. Мансурова (стр. 91—95). Вопросъ о выборѣ курса для фиксаціи кред. рубля на золото и о роли серебра въ новой монетной системѣ (стр. 95—98). Техническая сторона вопроса (стр. 98—103). Вопросъ о постановкѣ эмиссіонной операціи госуд. банка (стр. 103—104). Вопросъ объ обезпеченности размѣна (стр. 104—108). Какая организація размѣна давала бы наибольшія гарантіи въ случаѣ возможныхъ въ будущемъ политическихъ и экономическихъ осложненій (стр. 108—112).

Глава II. Проектъ реформы денежнаго обращенія и обсужденіе его въ обществѣ, въ комитетѣ финансовъ и въ Государственномъ Совѣтѣ (стр. 112—170). Первоначальный проэктъ м-ра ф-овъ (стр. 112—122). Обсужденіе его въ комитетѣ финансовъ и внесенныя измѣненія (стр. 122—124). Обсужденіе проэкта въ Вольно-Экономическомъ обществѣ (стр. 125—131). Обсужденіе проэкта въ о-вѣ для содѣйствія рус. торговлѣ и промышленности и въ печати (131—133). Передача проэкта въ Госуд. Совѣтъ (стр. 132—133). Обсужденіе его въ засѣданіяхъ 20 и 25 апр. 1896 г. Рѣчь м-ра ф-овъ (стр. 134—136). Возраженія В. В. Берховскаго (стр. 136—137), возраженія Б. П. Мансурова, Д. Г. ф.-Дервиза, Н. В. Шидловскаго и Х. Х. Роопа (стр. 138—141). Защита проэкта м-омъ ф-овъ, Д. М. Сольскимъ и Ѳ. Г. Тернеромъ (стр. 141—146). Постановленные Госуд. Совѣтомъ вопросы и ихъ неполнота (стр. 147—149). Выпускъ 3%-аго золотого займа 1896 г. и новое усиленіе размѣннаго фонда (стр. 150—153). Выс. указъ 8 авг. 1896 г. о курсѣ зол. монеты (стр. 153). Обращеніе м-ра ф-овъ съ запросомъ о проэктѣ реформы къ иностраннымъ авторитетамъ и ихъ отвѣты (стр. 153—154). Дополнительныя соображенія по дѣлу объ исправленіи денежнаго обращенія, составленныя м-омъ ф-овъ для внесенія въ Государ. Совѣтъ (стр. 155—162). Книга А. Н. Гурьева (стр. 163—164). Другія брошюры по поводу проэкта реформы (стр. 164—166). Неурядица въ нашемъ денежномъ обращеніи, общественное возбужденіе противъ принимаемыхъ м-омъ ф-овъ мѣръ (стр. 166—167). Всепод. докладъ м-ра ф-овъ о госуд росписи на 1897 г. (168—170).

Глава III. Какимъ путемъ проэктъ м-ва ф-овъ объ исправленіи нашего денежнаго обращенія былъ приведенъ въ исполненіе и въ чемъ достоинства и недостатки проведенной реформы (стр. 170—236). Представленіе м-ва ф-овъ о необходимости чеканки новой монеты и его обсужденіе въ Особомъ Совѣщаніи (стр. 170—171) Выс. указъ 3 янв. 1897 г. (стр. 171—172). Изъятіе изъ обращенія кред. билетовъ (стр. 172—173). Выс. указъ 29 авг. 1897 г. о новыхъ основаніяхъ для выпуска кред. билетовъ (стр. 174). Измѣненіе балансовъ госуд. банка и разсчетъ съ банкомъ по долгу госуд. казначейства за выпущенные кред. билеты (стр. 175—176). Указы 14 ноября 1897 г. о чеканкѣ 5-рублевой монеты и о новыхъ надписяхъ на кред. билетахъ (стр. 176—177). Выпускъ звонкой монеты въ обращеніе въ 1897 г. (стр. 177—178). Всепод. докладъ м-ра ф-овъ на 1898 г. и его оптимистическій взглядъ на экономическое положеніе Россіи (стр. 178—183). Роль серебра въ новой системѣ нашего денежнаго

обращенія и обсужденіе этого вопроса въ Вольно-экономическомъ о-вѣ (стр. 183—184). Выс. указъ 27 марта 1898 г. о предѣлахъ чеканки и обращенія серебряной монеты (стр. 184). Установленіе таможенной пошлины на серебро и ограниченіе его ввоза (стр. 185). Мѣры къ развитію нашей золотопромышленности (стр. 185—186). Чеканка 10-рублевой новой монеты (стр. 186). Новый монетный уставъ (стр. 186—188). Разсчетъ по долгу за кред билеты (стр. 188—189). Какими путями государство добыло средства для разсчета по этому долгу (стр. 190—191). Выс. указъ 28 апр. 1900 г. послѣднемъ 50-мил. руб. взносѣ въ госуд. банкъ (стр. 191—192). Кред. билеты новыхъ образцовъ (стр. 192). Насыщеніе каналовъ ден. обращенія звонкою монетой (стр. 193—194). Разсчетные Отдѣлы (стр. 194). Итоги произведенныхъ мѣропріятій: дѣйствующее законодательство о денежномъ обращеніи (стр. 195—199). Достоинства реформы: переходъ къ золотому монометаллизму, удачный курсъ фиксаціи, удачный выборъ техники девальваціи, послѣдовательность и осторожность въ проведеніи реформы, удачный выборъ момента для ея осуществленія, обезпеченность размѣна (стр. 200—206). Недостатки реформы: чрезмѣрный выпускъ въ обращеніе серебряной монеты, дороговизна реформы, чрезмѣрное расточеніе золотого фонда, введеніе реформы по частямъ вмѣсто одного законод. акта, недостаточная обезпеченность нашего разсчетнаго баланса (стр. 207—217). Денежная реформа въ Австро-Венгріи (стр. 217—219), Индіи (стр. 219—220), Японіи (стр. 220—222), Чили, Перу, Аргентинѣ и др. Ю. Американскихъ республикахъ (стр. 222—224). Окончательный переходъ С. А. С. Штатовъ къ золотому монометаллизму (стр. 224—225). Отзывы о нашей денежной реформѣ въ заграничной (стр. 225—228) и русской (228—236) печати.

Глава IV. Промышленно-денежный кризисъ 1899—1901 г.г. и его причины (стр. 236—324). Расцвѣтъ русскаго госуд. кредита и нашего внѣшняго экономическаго положенія въ 1895—1898 г.г. (стр. 236—239). Измѣненіе къ худшему настроенія ден. рынковъ со второй половины 1898 г. (стр. 239). Подготовка мѣръ для сбыта 4%-ой ренты заграницу: оплата ея купоновъ въ заграничной валютѣ (стр. 240—241). Настроеніе заграничныхъ рынковъ въ 1899 г. и безденежіе въ Россіи (стр. 241—243). Предложеніе нашего золота германскому имперскому банку (стр. 243—244). Правит. сообщенія (въ августѣ и октябрѣ 1899 г.) о положеніи денежныхъ рынковъ; оффиціальное непризнаваніе промышл. кризиса (стр. 244—250). Крахъ Дервизовскихъ и Мамонтовскихъ предпріятій (стр. 251—252). Статья о кризисѣ В. И. Касперова (стр. 252—253). Обсужденіе положенія нашего денежнаго обращенія въ комитетѣ финансовъ и Выс. рескриптъ м-ру ф-овъ 8 дек. 1899 г. (стр. 254—256). Мѣры для облегченія денежнаго рынка: помощь частнымъ банкамъ, расширеніе учета и выдачи промышленныхъ ссудъ госуд. банкомъ (стр. 256—257). Неудачное поддержаніе курса спекулятивныхъ бумагъ (стр. 257—259). Ухудшеніе нашего расчетнаго баланса и ростъ заграничной задолженности (стр. 260—263). Дальнѣйшее ухудшеніе нашего положенія въ 1900 г. вслѣдствіе Китайской войны, новаго неурожая и отлива путешественниковъ на Парижскую выставку (стр. 264—266). Всепод.

докладъ м-ра ф-овъ на 1901 г. и его оптимизмъ (стр. 267—269). Какъ легко справились съ кризисомъ заграницей и какъ ухудшается все болѣе и болѣе наше положеніе (269—270). Борьба за золото. Мѣры къ развитію нашей золотопромышленности (стр. 271). Освобожденіе отъ налога обращающихъ заграницей частныхъ бумагъ и госуд 4%-ой ренты (стр. 272—274). Сбытъ заграницу принадлежащихъ госуд. казначейству, сбер. и эмерит. кассамъ и дворянскому банку бумагъ (стр. 277—278). Новый госуд. заграничный заемъ (4%-ая ж. д. рента) на 159 мил. р. (стр. 278—279). Новые займы частныхъ ж. д. обществъ (стр. 279). Неурожай и пожары 1901 г. (стр. 279—280). Крахъ предпріятій Алчевскаго (стр. 280). Реформа биржевого и акціонернаго законодательства (стр. 281—283). Причины кризиса по мнѣнію русской и заграничной печати (стр. 284—287). Оффиціальное сообщеніе о причинахъ кризиса въ декабрѣ 1901 г. (стр. 287—290). Всепод. докладъ м-ра ф-овъ на 1902 г. (стр. 290—292). Дѣйствительныя причины кризиса: искусственный ростъ промышленности за счетъ иностранныхъ капиталовъ при повторяющихся изъ года въ годъ неурожаяхъ (стр. 292—303). Были ли сокращены по случаю кризиса казенные заказы (стр. 293). Былъ ли отказъ въ поддержкѣ промышленныхъ предпріятій съ помощью госуд. кредита? (стр. 293—294). Наша внѣшняя задолженность (стр. 294). Непрерывность займовъ. Китайскій заемъ 1902 г. (стр. 294—296). Неизмѣнно пассивный для насъ въ теченіе многихъ лѣтъ разсчетный балансъ. Неизбѣжность заграничныхъ займовъ (стр. 296—298) и оживленіе съ ихъ помощью промышленности. Какъ произошелъ кризисъ (стр. 299—300). Какія ошибки допустило финансовое вѣдомство (стр. 300—303). Поворотъ въ сторону оживленія сельско-хоз. промышленности. Особое Совѣщаніе 23 янв. 1902 г. (стр. 303—304). Циркуляръ о распространеніи серебра, новыя таможенныя стѣсненія (стр. 304—306). Неизбѣжность загр. займовъ въ будущемъ (стр. 307). Съ какими цѣлями слѣдуетъ употреблять занятыя суммы (стр. 308—314). Программа мѣропріятій для созданія у насъ выгоднаго баланса (стр. 315—321). Необходимость улучшенія нашей внѣшней политики (стр. 321—324).

P. P. Migouline: Le crédit public en Russie.

РУССКІЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КРЕДИТЪ

(со времени Екатерины II до нашихъ дней).

Опытъ историко-критическаго обзора.

П. П. Мигулина,

доктора финансоваго права, орд. проф. Харьковскаго университета.

Томъ III.

(Министерство С. Ю. Витте и задачи будущаго).

Выпускъ III.

Желѣзнодорожные займы и желѣзнодорожная политика 1893—1902 г.г.

ХАРЬКОВЪ.

Типо-Литографія „Печатное Дѣло“ кн. К. Н. Гагарина, Клочковская ул., № 5-й.

1903.

На основаніи ст. 41, § 1 п. 4 и ст. 138 Унив. Уст. печатать и выпустить въ свѣтъ разрѣшается 1 Марта 1903 г.

Ректоръ Университета *Н. Куплеваскій.*

РУССКІЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КРЕДИТЪ

Т. III. Вып. III.

ОТЪ АВТОРА.

Настоящій выпускъ заключаетъ въ себѣ очеркъ использованія госуд. кредита въ цѣляхъ созданія желѣзнодорожной сѣти въ 1893—1902 и исторію выкупа частныхъ жел. дорогъ въ казну за тотъ же періодъ. Авторъ считаетъ своею обязанностью предупредить покупателей, что этотъ выпускъ издается также отдѣльно подъ заглавіемъ „Наша новѣйшая желѣзнодорожная политика и желѣзнод. займы 1893—1902 гг.". IV выпускъ «Русск. госуд. кредита» предполагается къ выходу въ свѣтъ въ зависимости отъ полученія авторомъ соотвѣтствующихъ отчетовъ разныхъ кред. установленій за 1902 г.,—V и послѣдній не ранѣе конца текущаго года.

Авторъ считаетъ своимъ пріятнымъ долгомъ, какъ и раньше, выразить свою глубочайшую благодарность всѣмъ лицамъ, такъ или иначе облегчившимъ автору трудъ доставкой необходимыхъ матеріаловъ: г-ну м-ру ф-овъ Сергѣю Юльевичу Витте, разрѣшившему воспользоваться документами особой канцеляріи по кредитной части и департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, г-ну Госуд. Контролеру П. Л. Лобко, распорядившемуся доставкой автору всепод. отчета госуд. контролера за 1901 г., Статсъ Секретарю А. Н. Куломзину за присылку изданій, вышедшихъ подъ его редакціей, директору д-та ж. д. дѣлъ Э. К. Циглеръ-фонъ-Шафгаузенъ и тѣмъ чинамъ департ. жел. дор. дѣлъ м-ва ф-овъ, которые любезно оказали содѣйствіе автору при разысканіи необходимыхъ ему документовъ, директору д-та гос. казначейства И. П. Шипову за присланныя «Записку» и госуд. роспись съ приложеніемъ на 1903 г.,

вице-дир. особ. канц. по кред. части А. И. Вышнеградскому за любезно присланныя справки по интересовавшимъ автора вопросамъ, Главному бухгалтеру центр. бухгалтеріи госуд. контр. Викентію Эдуардовичу Цѣхановскому за своевременно и чрезвычайно обязательно высланные отчеты тотчасъ по выходѣ ихъ изъ печати, наконецъ правленіямъ обществъ Варшавско-Вѣнской, М.-Казанской, Рязанско-Уральской, М.-Кіево-Воронежской, М.-Виндаво-Рыбинской, Владикавказской, Юговосточныхъ и Ириновской ж. д. за высланные по просьбѣ автора отчеты.

Харьковъ, 19 февраля 1903 г.

ГЛАВА III.

Желѣзнодорожная политика и желѣзнодорожные займы въ 1893—1902 г.г. Система гарантированныхъ ж. д. займовъ и ея результаты. Опытъ прошлаго. Чѣмъ объясняется пристрастіе нашего финансоваго вѣдомства къ гарантированнымъ займамъ частныхъ ж. д. обществъ. Направленіе ж. д. политики Н. Х. Бунге и И. А. Вышнеградскаго. Политика С. Ю. Витте. Рѣшеніе сохранить крупныя и доходныя частныя ж. д. общества. Новые выпуски гарантированныхъ займовъ частныхъ обществъ. Займы обществъ ж. дорогъ, предназначенныхъ къ выкупу: Гл. Общества и Ивангородъ-Домбровской ж. д.. $4^1/_2$%-ые внутренніе гарантированные займы ж. д. обществъ въ 1893 г.. 4%-ые займы 1893—1894 г.г. и участіе въ ихъ реализаціи сбер. кассъ. Внѣшніе 4%-ые гарантир. займы 1894 г. и 1895 г. Негарантированный 4%-ый заемъ 1894 г. о-ва Вар.-Вѣнской ж. д. Внутренніе займы 1895—1896 г.г. Новые заграничные займы 1897—1898 г.г. Трудность реализаціи займовъ въ 1899—1901 г.г. Новая поддержка сбер. кассъ. Государственные ж. д. займы 1901—1902 г.г. Итоги кред. ж. д. операцій 1893—1902 г.г. Разцвѣтъ частнаго ж. д. строительства: ж. д.: Московско-Кіево-Воронежская, Московско-Виндаво-Рыбинская. Сліяніе съ послѣдней Царско-Сельской ж. д. М. Казанская ж. д., Владикавказская, Лодзинская и Варшавско-Вѣнская. Удачные результаты строительства названныхъ обществъ. Несостоятельность системы: жел. дороги Юго-Восточныя, Рязанско-Уральская, Московско-Ярославско-Архангельская. Результаты эксплоатаціи сѣти частныхъ ж. дор. Приплаты госуд. казначейства по гарантіи. Чѣмъ объясняется увлеченіе частнымъ ж. д. хозяйствомъ? Проэкты новыхъ жел. дорогъ. На что разсчитываютъ частныя общества? Отсутствіе твердаго плана для сооруженія рельсовыхъ путей. Общество Китайской Восточной жел. дороги. Дороговизна сооруженія. Китайскій погромъ 1900 г. Значеніе эвакуаціи Манчжуріи. Дѣятельность о-ва К.-В. ж. дор. Развитіе подъѣздныхъ путей. Дѣятельность 1-аго общества, правительственная поддержка. Приморская и Бѣлгородъ-Сумская ж. дорога. Подъѣздные пути, сооружаемые частными лицами и обществами. Значеніе такихъ путей. Необходимость сооруженія шоссе.— Выкупъ жел. дорогъ въ казну: Московско-Курской, Оренбургской, Балтійской, Донецкой, Главнаго Общества, Митавской, Риго-Двинской, Орловско-Витебской, Двинско-Витебской, Новоторжской, Лозово-Севастопольской, Юго-Западныхъ, Новгородской, Боровичской, Московско-Брестской, Привислянской, Фастовской, Московско-Ярославско-Архангельской и Ивангородъ-Домбровской. Значеніе этого выкупа и его результаты. Доходность выкупленныхъ дорогъ. Затраты правительства. Слѣдуетъ ли выкупить въ казну и остальную ж. д. сѣть. Вопросъ о выкупѣ Юго-Восточныхъ ж. д. и Рязанско-Уральской ж. д.— Казенное ж. д. строительство. Сооруженіе Сибирской ж. д. Значеніе Сибирской дороги. Ея особенности. Передержки при постройкѣ. Организація переселеній. Необходимость подъѣздныхъ путей. Убыточность дороги. Пермь-Котласская ж. дорога. Екатеринбургъ-Челябинская линія. Проэктъ и постройка Петербургско-Вятской. Проэкты новыхъ магистралей для соединенія съ Сибирской. Оренбургъ-Ташкентская линія и развитіе Средне-азіатской и Закавказской жел. дорогъ. Линія Тифлисъ-Карсъ-Эривань-Персид. граница. Развитіе жел. дорогъ, перешедшихъ въ казну отъ частныхъ обществъ и сооруженныхъ ранѣе магистралей: Екатерининской, Курско-Харьково-Севастопольской, Либаво-Роменской, Московско-Курской, Привислянской, Самаро-Златоустовской съ Оренбургской вѣтвью, Сызрано-Вяземской, Харьково-Николаевской, Юго-Западныхъ, С. П. Б.-Варшавской. Количество сооруженныхъ казною верстъ

ж. д. Новыя жел. дороги: Кіевъ-Ковельская, Вит.-Жлобинская, Бологое-Сѣдлецкая, Петрозаводская, Вторая Екатерининская. Результаты эксплоатаціи новыхъ дорогъ. Сумма казенныхъ затратъ. Откуда взяты деньги на постройку? Новые проэкты.—Общая ж. д. политика. Пересмотръ тарифовъ на перевозку грузовъ. Пониженіе пассажирскаго тарифа и его значеніе. Направленіе дѣлъ о сооруженіи новыхъ жел. дорогъ. Вопросъ о хлѣбныхъ тарифахъ въ Особомъ Совѣщаніи. Результаты нашего ж. д. хозяйства. Протяженіе сѣти. Подъѣздные пути. Затраченный въ жел. дороги капиталъ. Его оплата. Доходность ж. д. сѣти. Даетъ ли она казнѣ прибыль или убытокъ. Методы исчисленія. Записка Бутми-Кацмана и возбужденный ею споръ. Что говорятъ данныя объ эксплоатаціи дорогъ въ Западной Европѣ и С. А. Соед. Штатахъ. Задачи будущаго.

Исторія желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи въ высшей степени поучительна. Мы подняли вопросъ о сооруженіи рельсовыхъ путей приблизительно въ то же время, какъ онъ былъ поднятъ и въ З. Европѣ. Представитель частныхъ з. европейскихъ капиталистовъ предлагалъ русскому правительству еще въ 1834 г. покрыть всю имперію сѣтью ж. дорогъ, не требуя никакой гарантіи на затраченный въ постройку этой сѣти капиталъ и настаивая лишь на 50 лѣтней концессіи. Но этотъ весьма выгодный для насъ проэктъ (возможно-ли было его осуществить,—другой вопросъ) не встрѣтилъ сочувствія въ высшихъ нашихъ правительственныхъ сферахъ. Гарантію же капитала, вложеннаго въ постройку ж. дорогъ, само правительство считало непремѣннымъ условіемъ всякой концессіи во избѣжаніе жалобъ на правительство со стороны акціонеровъ, якобы введенныхъ въ заблужденіе правительствомъ въ случаѣ убыточности сооруженныхъ ж. дорогъ [1]). Въ результатѣ первому предпринимателю (Герстнеру) разрѣшили строить дорогу (25 верстъ) отъ Петербурга въ «увесилительный трактиръ» (Павловскій вокзалъ) вмѣсто разрѣшенія на созданіе сѣти, обслуживающей важные торгово-промышленные центры. Дорога эта («Царскосельская») была сооружена на частные капиталы, безъ гарантіи правительства, но съ помощью крупной ссуды выданной госуд. казначействомъ [2]). Дорога первоначально не давала дохода, достаточнаго даже для оплаты расходовъ эксплоатаціи, не говоря уже объ оплатѣ затраченнаго на ея сооруженіе капитала, что̀, конечно, нисколько и неудивительно. По разнымъ причинамъ новыхъ предпринимателей для сооруженія рельсовой сѣти въ Россіи въ царствованіе имп. Николая I не нашлось, и правительство было вынуждено строить дороги своимъ распоряженіемъ и за счетъ госуд. казначейства. Путь этотъ былъ самымъ правильнымъ, хотя на западѣ господствовало мнѣніе о нецѣлесооб-

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 252—253.

[2]) Ibid., стр. 253—254.

разности государственнаго ж. д. хозяйства. Но, хотя мы и стояли на вѣрномъ пути, мы не могли не оглядываться на Европу: тамъ строили и эксплоатировали дороги частныя акціонерныя общества, и мы желали примѣненія и у насъ того же порядка вещей, съ казеннымъ же строительствомъ мирились, какъ съ неизбѣжнымъ зломъ, за невозможностью привлечь къ дѣлу частныхъ капиталистовъ. Между тѣмъ результаты казеннаго строительства рельсовыхъ путей вовсе не были такими плачевными, какими по недоразумѣнію, повторяемому безъ всякой провѣрки, ихъ въ свое время представили: казенная Варшавско-Вѣнская линія обошлась всего за версту менѣе 23.000 р. [1]), значитъ, казна могла строить дешево, если были приняты мѣры противъ хищеній, Гатчинскій участокъ Петербургско-Варшавской линіи стоилъ по 43.000 р. верста [2]), Николаевская дорога обошлась приблизительно въ 110 т. рублей верста, если оставить въ сторонѣ уплаты процентовъ по займамъ, заключеннымъ на сооруженіе дороги, во время ея постройки (въ теченіе восьми лѣтъ) и всѣмъ извѣстныя хищенія, которыхъ очень и очень могло бы и не быть, еслибы не постороннія обстоятельства, предотвратить которыя не было въ средствахъ строителей дороги. Сооружены были первыя казенныя линіи превосходно, особенно Николаевская, остающаяся образцовой и по сей день не для одной только Россіи [3]). Менѣе удачно производилась первоначально казенная эксплоатація: дороги не давали того дохода, которой онѣ несомнѣнно могли бы дать. Но причины здѣсь были особаго рода, ничего общаго не имѣющія собственно съ «казенной рутиной»: В.-Вѣнская ж. дорога не была почти снабжена подвижнымъ составомъ, а Николаевскую дорогу обременяли разные убыточные для нея контракты, въ родѣ пресловутаго контракта съ Уайненсомъ о ремонтѣ подвижнаго состава дороги, отъ каковыхъ контрактовъ не гарантировано также ни одно частное общество, если заправилы его станутъ злоупотреблять такъ же довѣріемъ акціонеровъ, какъ злоупотребили довѣріемъ высшаго правительства лица, заключавшія контрактъ съ Уайненсомъ и ему подобными [4]). Въ активъ нашего первоначальнаго казеннаго ж. д. хозяйства слѣдуетъ еще поставить сравнительную дешевизну занятыхъ для сооруженія рельсовыхъ путей капиталовъ. Это были извѣстные «Штиглицовскіе» займы (1842, 1843, 1844, и 1847 г.) изъ 4% нариц., реализованные по курсу отъ 90,37 до 92,25 за

---

[1]) Ibid., стр. 259.
[2]) Ibid., стр. 263.
[3]) Ibid., стр. 255—256.
[4]) Ibid., стр. 257—259.

100,—далѣе $4^1/_2$%-ый заемъ 1849 г., реализованный по курсу 90,5 за 100 [1]), 4,32%-ые билеты госуд. казначейства (на 12 мил. р.) и наконецъ позаимствованія изъ казенныхъ банковъ, обходившіяся въ 5% (до 56 мил. руб. для обѣихъ дорогъ [2]). Что на такихъ льготныхъ по тому времени условіямъ частные предприниматели никакъ не могли бы достать деньги, наврядъ-ли можетъ быть два мнѣнія. При всемъ томъ господствовавшія на западѣ теоріи такъ вліяли на нашихъ государственныхъ дѣятелей, что они почти безъ колебаній готовы были передать ж. д. дѣло въ руки частныхъ обществъ при первой же возможности. Возможность эта представилась въ 1857 г., когда нѣсколько иностранныхъ и польскихъ капиталистовъ предложили образовать акціонерное общество для расширенія и эксплоатаціи казенной Варшавско-Вѣнской ж. дороги. Правительство уступило имъ дорогу за полъ-цѣны съ условіемъ уплаты въ казну ежегодно извѣстной суммы (отъ 200.000 до 250.000 р.) въ видѣ процентовъ и погашенія стоимости дороги. Ни акціонерный, ни облигаціонный капиталы новаго общества *гарантированы не были*, но доходы дороги оказались (при снабженіи ея надлежащимъ подвижнымъ составомъ) столь велики, что обезпечили акціонерамъ крупный дивидендъ и сдѣлали акціи Варшавско-Вѣнской ж. д. одной изъ наиболѣе излюбленныхъ бумагъ германскихъ капиталистовъ [3]). Удачный опытъ эксплоатаціи ранѣе убыточной для казны линіи чрезвычайно обрадовалъ наше правительство, немедленно разрѣшившее [4]) тѣмъ же капиталистамъ образовать новое общество *Варшавско-Бромбергской* ж. дороги, капиталъ который былъ уже правительствомъ гарантированъ (изъ $4^1/_2$% съ погашеніемъ). Одновременно разрѣшенъ былъ рядъ и другихъ акціонерныхъ обществъ для сооруженія рельсовыхъ путей (Петергофской, Риго-Динабургской, Волго-Донской, Саратовской, Московско-Ярославской ж. д. и Главное Общество рос. жел. дор.), изъ коихъ только одно (Московско-Ярославской ж. д.) не пользовалось гарантіей на свой складочный капиталъ [5]). Всѣ они не оправдали возлагавшихся надеждъ, Главное же общество рос. ж. дорогъ зарекомендовало себя такими хищеніями, такимъ неумѣлымъ образомъ дѣйствій, такою убыточностью для госуд. казначейства, такимъ подрывомъ государственнаго кредита, такою безпомощностью частной инициативы внѣ правительственнаго содѣйствія, что могло бы на долго,

---

[1]) Ibid. стр. 122, 123, 168, 169, 171.
[2]) Ibid. стр. 255 и 259.
[3]) Ibid. стр. 259—261.
[4]) Ibid. стр. 262.
[5]) Ibid, стр. 263—273.

а можетъ быть и на всегда, уничтожить въ глазахъ правительства всѣ кажущіяся преимущества частнаго ж. д. хозяйства передъ казеннымъ. Довольно сказать, что верста Петер.-Варшавской дороги и Московско-Нижегородской линіи обошлась Главному Обществу болѣе чѣмъ въ 100.000 р., тогда какъ гатчинскій участокъ Пет.-Варшавской линіи, построенный казною, стоилъ только по 43 т. р. верста, а Московско-Курская, одновременно выстроенная казною линія (въ двѣ колеи) при одинаковыхъ приблизительно условіяхъ мѣстности, въ 60 тыс. руб. Въ первыя пять лѣтъ существованія Главнаго Общества (1857—1861), правительство переплатило по его обязательствамъ свыше 25 мил. руб., не считая выданныхъ ему ссудъ [1]). Мало того: правительство при отдачѣ концессіи Главному О-ву имѣло въ виду привлеченіе въ Россію иностранныхъ капиталовъ (въ виду необходимости пріобрѣтать ж. д. принадлежности заграницей), но цѣль эта достигнута не была, и деньги цѣликомъ были добыты въ Россіи и цѣликомъ же ушли немедлено заграницу, едва ли не главная причина чрезвычайнаго нарушенія нашего разсчетнаго баланса вызвавшая прекращеніе у насъ размѣна кредитныхъ билетовъ. И тѣмъ не менѣе правительство продолжало настаивать на передачѣ сооруженія и эксплоатаціи рельсовыхъ путей частнымъ обществамъ, хотя бы для реализаціи ихъ капиталовъ приходилось гарантировать ихъ доходъ казнѣ. Только полное неумѣніе разныхъ дѣльцовъ, испросившихъ себѣ новыя концессіи (на сооруженіе дорогъ Одесско-Кіевской, Московско-Севастопольской, Орловско-Витебской, Курско-Азовской), образовать общества и собрать необходимые строительные капиталы заставило въ 1860-ыхъ годахъ наше правительство снова возобновить сооруженіе рельсовыхъ путей распоряженіемъ казны. Средства дали остатки 1-аго и 2-ого англо-голландскихъ займовъ 1864 и 1866 г.г. и 2-ой выигрышный заемъ 1866 г. Сооруженіе велось гораздо успѣшнѣе прежняго. М.-Курская жел. дорога, какъ сказано, обошлась всего по 60 т. руб. верста, Одесско-Балтская по 75 тыс. руб., Балто-Елисаветградская по 41 тыс. руб., а Елисаветградъ-Кременчугская по 47 тыс. руб. (въ круглыхъ цифрахъ). Эксплоатація была во всякомъ случаѣ гораздо менѣе убыточна для казны, чѣмъ эксплоатація, производившаяся частными обществами, капиталъ которыхъ былъ гарантированъ правительствомъ. И все-таки опытъ этотъ не показался убѣдительнымъ. Напротивъ употреблялись всѣ усилія для привлеченія частныхъ лицъ въ желѣзнодорожное строительство, разыскивались предпріимчивые капиталисты, привлекались къ участію въ постройкѣ рельсовыхъ путей земства, не оста-

---

[1]) Ibid, стр. 270.

навливались передъ дарованіемъ весьма высокой гарантіи строительнаго капитала съ разсчетомъ на завѣдомо-преувеличенную стоимость сооруженія версты дороги и потому возможности реализаціи строительнаго капитала съ учетомъ въ нѣсколько десятковъ процентовъ. Правительство отказывалось отъ всякаго вмѣшательства въ веденіе дѣлъ частными обществами, отъ всякаго контроля, отъ руководительства тарифами, отъ права выкупа дороги въ казну на длинные сроки, отъ обращенія цѣликомъ избытка чистаго дохода дорогъ надъ гарантированнымъ для погашенія прежнихъ долговъ дорогъ по гарантіи. И при всемъ томъ желѣзнодорожное строительство развивалось очень туго: къ 1868 г. удалось открыть для правильнаго движенія всего казенныхъ и частныхъ линій только 4689 верстъ, да въ постройкѣ находилось 1775 верстъ [1]). Объ убыточности частнаго ж. д. хозяйства свидѣтельствуетъ сумма долговъ частныхъ обществъ правительству, доходившая въ томъ же 1868 г. до 100 мил. руб. [2]), при чемъ одни долги Главнаго Общества доходили до 89 мил. руб. [3]). Правительство ничего не могло придумать лучшаго для поправленія дѣлъ этого общества, какъ уступить ему въ *собственность* лучшую казенную дорогу—Николаевскую совершенно безъ всякаго вознагражденія, но подъ видомъ продажи дороги обществу за 144.437.500 р. зол., на каковую сумму правительство реализовало во Франціи два 4% займа по курсу $58^3/_4$—$61^1/_4$ за 100 [4]). А затѣмъ, покончивъ съ казенной эксплоатаціей лучшей дороги, ничего уже неоставалось съ точки зрѣнія тогдашнихъ дѣятелей нашихъ, какъ передать постепенно въ частныя руки эксплоатацію и остальныхъ казенныхъ линій: Одесскихъ и Московско-Курской. Послѣ этой передачи казенное жел. дор. хозяйство наше, такъ или иначе продолжавшееся около 30 лѣтъ (1842—1871), было временно уничтожено и взамѣнъ его повсемѣстно воцарилось хозяйство *частныхъ* акціонерныхъ обществъ, капиталъ который собранъ былъ однако отнюдь не при посредствѣ частнаго кредита, а при посредствѣ кредита *государственнаго*, путемъ дарованія выпускаемымъ обществами акціямъ и облигаціямъ извѣстной абсолютной или условной правительственной гарантіи опредѣленнаго дохода. Всего акцій было выпущено къ этому времени на 160.674.000 р. мет. + 101.969.000 р. кр. съ гарантированнымъ казною доходомъ въ 6.923.230 р. мет. + 5.215.640 р. кред. [5]) и облигацій на 184.098.590 р. мет. съ гарантіей дохода по нимъ въ

---

[1]) Ibid, стр. 361.
[2]) Ibid, стр. 347.
[3]) Ibid, стр. 348.
[4]) Ibid, стр. 348—361.
[5]) Ibid, стр. 412.

9.398.720 р. ежегодно [1]). Только весьма немногія общества образовались безъ гарантіи ихъ капиталовъ казною. Таковы уже упомянутое общество Московско-Ярославской, а затѣмъ Рыбинско-Бологовской, Новоторжской, Брестъ-Граевской и Новгородской ж. д., но и эти общества получили средства не путемъ собранія денегъ по подпискѣ на свои акціи и облигаціи, а преимущественно путемъ прямыхъ правительственныхъ ссудъ [2]), а о-во М. Яросл. дороги путемъ также дарованія гарантіи на его облигаціи [3]). Реализація частными обществами своихъ гарантированныхъ казною бумагъ производилась крайне неискусно и съ огромными убытками: средняя реализаціонная цѣна 5%-ыхъ облигацій выразилась въ 73,042%, понижаясь часто до 67%, средній же дѣйствительный процентъ по этимъ займамъ составлялъ 6,965%, повышаясь въ отдѣльныхъ случаяхъ до 7,57%, тогда какъ одновременно реализованные 5%-ые займы, выпускавшіеся непосредственно отъ имени правительства, реализованы были по курсу не ниже 83 за 100 и изъ 6,024—6,592% дѣйств. [4]). Чѣмъ же можно объяснить пристрастіе тогдашняго нашего финансоваго вѣдомства къ системѣ гарантированныхъ правительствомъ займовъ частныхъ ж. д. обществъ, столь очевидно подрывавшей нашъ государственный кредитъ?

Объясненіе самое простое: наше финансовое вѣдомство (Брокъ, Княжевичъ, Рейтернъ,—одинъ за другимъ) *не считало гарантированныхъ правительствомъ займовъ частныхъ ж. д. обществъ за займы государственные*, оно предполагало, что гораздо легче дать гарантію на заемъ, не заботясь о его реализаціи, предоставивъ хлопоты объ этой реализаціи частнымъ лицамъ, чѣмъ реализовать заемъ распоряженіемъ казны съ помощью тѣхъ или другихъ банкирскихъ фирмъ. Мало этого, финансовое вѣдомство чистосердечно было увѣрено, что частныя лица гораздо скорѣе и успѣшнѣе найдутъ деньги, чѣмъ государство, что капиталисты гораздо охотнѣе ввѣрятъ свои сбереженія этимъ частнымъ лицамъ, чѣмъ правительству великаго государства непосредственно [5]). Слѣдовательно первою причиною введенія у насъ системы *частнаго* ж. д. хозяйства за счетъ *гарантированныхъ* казною займовъ было признаніе финасов. вѣдомствомъ своего собственнаго безсилія и крайняго неискусства даже въ такомъ простомъ дѣлѣ, какъ заключеніе обыкновеннаго займа: заемъ должны были заключать частныя лица *за счетъ государства* (и при томъ даже безъ контроля со стороны государства). Другою причиною

[1]) Ibid, стр. 411.
[2]) Ibid, стр. 365—369.
[3]) Ibid, стр. 345—346.
[4]) Ibid, стр. 346 и 411.
[5]) См. Ibid. стр. 322 и 264—267.

было наивное желаніе *замаскировать* ростъ государственной задолженности путемъ исключенія изъ счета госуд. долговъ—гарантированныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ частныхъ обществъ. Мы желали доказать заграничнымъ финансовымъ сферамъ, что можемъ сводить концы съ концами въ нашемъ государственномъ бюджетѣ *безъ новыхъ займовъ*. Желаніе это было такъ сильно, что, когда несостоятельность системы гарантированныхъ ж. д. займовъ стала уже вполнѣ очевидной вслѣдствіе крайне низкой цѣны реализаціи ихъ, и мы вынуждены были обратиться къ выпуску желѣзнодорожныхъ займовъ уже непосредственно отъ имени правительства, то все таки эти займы («Облигаціи Николаевской ж. д. 1867 и 1869 г.г.») не были занесены въ госуд. долговую книгу, не числились въ общемъ счетѣ госуд. долговъ, и для проведенія ихъ по счетамъ была произведена ломка единаго государств. бюджета, образованъ былъ *особый желѣзнодорожный фондъ*, куда были занесены реализованныя по государ. ж. д. займамъ суммы, какъ равно и другія суммы, полученныя отъ реализаціи принадлежащихъ казнѣ акцій разныхъ ж. дорогъ и изъ нѣкоторыхъ другихъ источниковъ (отъ продажи нашихъ владѣній въ С. Америкѣ etc. [1]). Правительство всячески желало *доказать*, что оно ни одной копейкой не пользуется изъ тѣхъ суммъ, которыя получаются отъ реализаціи ж. д. займовъ, что всѣ эти суммы идутъ въ руки *частныхъ* обществъ на сооруженіе ж. дорогъ, что правительство даже, если оно выступаетъ само на сцену для реализаціи займовъ, то только какъ посредникъ между капиталистами и частными ж. д. обществами. Вотъ почему начавшіе выпускаться съ 1870 г. одинъ за другимъ преимущественно на Лондонскомъ рынкѣ наши займы получили названіе *консолидированныхъ* (т. е. объединенныхъ) *желѣзнодорожныхъ*, и всѣ вырученныя по нимъ суммы поступали сперва въ ж. д. фондъ, а затѣмъ распредѣлялись между частными уже существующими и вновь возникающими обществами для сооруженія новыхъ дорогъ или для улучшенія старыхъ. Система консолидированныхъ займовъ несомнѣнно была огромнымъ шагомъ впередъ сравнительно съ системою гарантированныхъ займовъ. Во первыхъ реализація правительственныхъ займовъ, какъ и слѣдовало ожидать, оказалась гораздо успѣшнѣе реализаціи, производимой частными лицами со всѣми неизбѣжными при этомъ злоупотребленіями. 5%-ые консолид. займы были реализованы по курсу 76—91 за 100 противъ 67—79 за 100 для 5%-ыхъ гарантир. облигацій [2]). Во вторыхъ правитель-

---

[1]) Ibid. стр. 320.

[2]) Ibid. стр. 346, 391—395.

ство получило болѣе самостоятельности въ дѣлѣ руководительства ж. д. строительствомъ, устанавливая условія постройки той или другой намѣченной имъ линіи по своему усмотрѣнію и внѣ зависимости отъ произвола тѣхъ или другихъ предпринимателей, бравшихся раньше строить только избранныя ими линіи, на что правительство соглашалось, думая что всякая новая желѣзная дорога хороша и желательна, лишь бы на сооруженіе ея не требовали отъ казны денегъ (дача гарантіи на капиталъ частнаго общества не считалась дачей казенныхъ денегъ, хотя изъ году въ годъ расходы казны по приплатѣ этой гарантіи все болѣе и болѣе возрастали). Все это дало возможность нѣсколько упорядочить наше ж. д. строительство, измѣнить систему выдачи концессій и гарантіи на акціонерный капиталъ (правила 26 дек. 1870 и 30 марта 1873 г. [1]), а, главное, хотя отчасти разубѣдить правительство, что ж. д. хозяйство создалось и создается не за счетъ предпріимчивости и кредита частныхъ лицъ и обществъ, а *почти исключительно* за счетъ и рискъ госуд. казначейства. Основные капиталы ж. дорогъ исчислялись въ концѣ м-ва М. Х. Рейтерна (1878 г.) въ 1.981 мил. руб. кр. изъ коихъ 1.759 мил. р. кр. (или почти 89%) были гарантированы правительствомъ или выпущены непосредственно отъ имени правительства. Желѣзныя дороги вырабатывали столь ничтожный доходъ, что приплаты госуд. казначейства по гарантіи доходили ежегодно до 50 мил. руб., а долгъ казнѣ частныхъ обществъ дошелъ до 515 мил. руб. безъ всякой надежды на его погашеніе, почти весь дефицитъ по госуд. *обыкновенному* бюджету за время съ 1857 по 1877 г. объясняется исключительно расходами государства на поддержку частнаго ж. д. хозяйства [2]). Можно ли было при такихъ условіяхъ увѣрить заграничныя биржевыя сферы въ томъ, что желѣзнодорожные займы никакого отношенія къ госуд. бюджету не имѣютъ, что это дѣло частныхъ ж. д. обществъ, которыя сами изыщутъ средства для оплаты своихъ займовъ, а правительство только своей гарантіей укрѣпляетъ довѣріе къ частнымъ обществамъ, даетъ свое поручительство по ихъ обязательствамъ! На этотъ счетъ никто изъ заграничныхъ финансовыхъ сферъ и не заблуждался, вводило въ заблужденіе правительство только само себя. Но съ 1870 г., съ упраздненіемъ системы реализаціи гарантированныхъ облигаціонныхъ займовъ частныхъ обществъ, казалось, иллюзіямъ былъ положенъ извѣстный предѣлъ, финансовое вѣдомство прозрѣло, а вмѣстѣ съ тѣмъ начинается и улучшеніе нашихъ финансовъ. Притокъ загра-

---

[1]) Ib. стр. 396—409.

[2]) Стр. 413—415.

ничныхъ капиталовъ въ ж. д. предпріятія оказалъ сильнѣйшее вліяніе на возрастаніе госуд. доходовъ, исчезли, наконецъ, бюджетные наши дефициты, сдѣлавшіеся было хроническими, рѣшено было выяснить роль въ этихъ дефицитахъ жел. дорогъ и упорядочить ж. д. хозяйство. Была учреждена знаменитая коммисія гр. Баранова (1876). Но вотъ открылась турецкая война (1877—1878), потребовавшая отъ насъ колоссальныхъ матеріальныхъ жертвъ, финансовому благополучію нашему былъ надолго положенъ предѣлъ, необходимы были займы для покрытія военныхъ расходовъ, а затѣмъ для уплаты процентовъ по заключеннымъ ранѣе займамъ. Желѣзнодорожное строительство, шедшее весьма энергически впередъ (при гр. Рейтернѣ было сооружено до 18½ т. верстъ новыхъ рельсовыхъ путей [1]), пришлось пріостановить, ограничиваясь доканчиваніемъ уже начатыхъ линій (на это пошли суммы 6-го 4%-го консол. ж. дор. займа 1880 г. [2]). Кредитъ нашъ чрезвычайно упалъ, заграничныхъ займовъ опасались въ виду сильнаго паденія курса нашихъ бумажныхъ денегъ, но не могли и отказаться отъ этихъ займовъ, ибо нужно было золото для оплаты старыхъ золотыхъ займовъ, и золота этого нельзя было пріобрѣсти иначе, какъ путемъ новыхъ золотыхъ внѣшнихъ займовъ. Естественно, что заграничные капиталисты съ большою неохотою ссужали намъ деньги, которыя должны были пойти на уплату имъ же процентовъ по прежнимъ нашимъ долгамъ,—обстоятельство, которое мы, конечно, упорно отрицали, но факты говорили противъ насъ. Тогдашній м-ръ ф-овъ Н. Х. Бунге рѣшилъ постройку новыхъ ж. дорогъ вовсе почти остановить, ибо онѣ грозили только новыми убытками госуд. казначейству и влекли къ все болѣе и болѣе увеличивающейся заграничной задолженности, къ настоящему затягиванію петли, безъ всякой надежды когда-нибудь изъ нея вывернуться. А между тѣмъ еще въ 1880 г. (при С. А. Грейгѣ) было рѣшено сооруженіе *распоряженіемъ казны* Сибирской ж. дор., а А. А. Абаза въ 1881 г. настаивалъ уже въ комитетѣ министровъ, куда внесъ предложеніе о постройкѣ Криворожской и Баскунчакской ж. д. [3]), на измѣненіи всей нашей желѣзнодорожной политики въ сторону предпочтенія казеннаго ж. д. хозяйства передъ частнымъ. Откуда же было взять средства на сооруженіе этихъ и иныхъ проэктированныхъ путей? Тогда-то впервые начинаетъ кое-гдѣ проскальзывать мысль о сооруженіи рельсовыхъ путей за счетъ выпуска ни чѣмъ необезпеченныхъ кред. билетовъ,—мысль отчасти получившая осуществленіе, такъ какъ несомнѣнно довольно значительныя

---

[1]) Стр. 410.

[2]) 469—470.

[3]) Ib. стр. 545—546.

суммы изъ временнаго выпуска кред. билетовъ (до 150 мил. р.) по случаю турецкой войны были употреблены не на войну, а на составленіе свободнаго запаса, который и былъ израсходованъ на жел. дороги. Запасъ этотъ впослѣдствіи былъ пополненъ [1]) суммами, вырученными по реализаціи 7-го 5%-го консолид. ж. дор. займа 1884 года въ 15 мил. £ и 5%-ой жел. дор. ренты 1886 г. (100 мил. руб. кред.), и сооружено было почти 3500 верстъ новыхъ рельсовыхъ путей распоряженіемъ казны [2]). Этого мало: казна стала выкупать дороги изъ рукъ частныхъ обществъ, правда случайно, безъ опредѣленной системы въ весьма ограниченномъ количествѣ (четыре линіи, около 1500 верстъ), но все-таки это былъ уже настоящій переворотъ въ принятой системѣ ж. дор. хозяйства. Одновременно проведенъ былъ въ жизнь принципъ самого строгаго и систематическаго вмѣшательства правительства въ хозяйство частныхъ ж. д. обществъ, изданъ былъ общій уставъ рос. жел. дорогъ, введенъ контроль за дѣйствіями правленій ж. д. обществъ, положено начало правительственному руководству тарифнымъ дѣломъ [3]). *Число* казенныхъ дорогъ возрасло съ 57 в. до 4461 и составило уже 17,5% общаго количества рельсовыхъ путей въ Россіи [4]). Казалось бы, что съ частнымъ ж. д. строительствомъ разъ на всегда покончено, ибо опытъ выяснилъ всю его несостоятельность и убыточность для госуд. казначейства. Однако, этого не случилось, частное ж. д. хозяйство продолжало господствовать, и сооруженіе новыхъ ж. дорогъ частными обществами не пріостановилось. Откуда же они могли получить деньги для продолженія своей дѣятельности? Деньги въ видѣ многочисленныхъ ссудъ продолжало выдавать госуд. казначейство изъ суммъ, вырученныхъ по своимъ ж. д. займамъ. Но это не такъ характерно, это было продолженіемъ той политики, которая повелась у насъ со времени учрежденія желѣзнодорожнаго фонда и отмѣны системы гарантированныхъ займовъ. Самый фондъ съ 1884 г. былъ, правда, упраздненъ въ цѣляхъ приведенія счетовъ госуд. казначейства въ порядокъ, государственные ж. д. консолидированные займы заносились уже въ общій списокъ госуд. долговъ, въ счетъ которыхъ были занесены и гарантированныя облигаціи выкупленныхъ въ казну ж. дорогъ; но отъ измѣненій въ счетоводствѣ самый порядокъ дѣлъ еще не могъ измѣниться: частныя дороги должны были бы получать средства на свое развитіе только изъ рукъ правительства, а отнюдь не путемъ *самостоятельной* реали-

[1]) Ib. стр. 539—544.
[2]) Стр. 552.
[3]) Стр. 579—586.
[4]) Стр. 578.

зацiи своихъ собственныхъ займовъ. На самомъ дѣлѣ однако Н. Х. Бунге рѣшилъ возвратиться къ порядку, который практиковался до 1870 г. и который оффицiально былъ признанъ совершенно негоднымъ: именно онъ снова сталъ разрѣшать реализацiю гарантированныхъ казною облигацiонныхъ займовъ частныхъ ж. д. обществъ. Правда, новое общество образовано было только одно: *Ивангородъ-Домбровской* ж. дороги, но, помимо этого общества, было разрѣшено произвести выпускъ гарантированныхъ облигацiонныхъ займовъ еще *восьми* обществамъ, всего всѣмъ вмѣстѣ на сумму свыше 168 мил. руб. зол. [1]). Большинство этихъ займовъ было произведено изъ 3—4% нар. по крайне низкому реализацiонному курсу (51—87½ за 100) изъ дов. высокаго дѣйствительнаго процента интересовъ (5,627% въ среднемъ). Условiя выпуска и реализацiи ихъ весьма сильно отличались отъ тѣхъ, которыя приняты были Н. Х. Бунге для госуд. займовъ, выпускавшихся изъ высокаге (5—6%) нар. процента, лишь бы меньше потерять на курсѣ реализацiи, такъ какъ финансовое положенiе наше быстро улучшалось и можно было разсчитывать на конверсiю высокопроцентныхъ займовъ въ ближайшемъ будущемъ. Заграничные банкиры это предвидѣли и соглашались на реализацiю займовъ частныхъ ж. д. обществъ не иначе, какъ изъ низкаго нариц. процента по низкому же реализ. курсу (потеря нѣсколькихъ десятковъ процентовъ на каждую сотню рублей реализованнаго займа, въ среднемъ около 31%). Особенно невыгоденъ былъ самый крупный изъ ж. д. гарантированныхъ займовъ (55,65 мил. р. зол.) — Закавказской ж. д., который обошелся въ 6,63% при невозможности его конвертировать въ виду низкаго (3) нарицательнаго его процента. Что же могло заставить наше фин. вѣдомство снова вернуться на завѣдомо невѣрный путь, при томъ такого осторожнаго дѣятеля, какъ Н. Х. Бунге? Опять-таки надежда замаскировать обращенiе госуд. казначейства къ займамъ въ цѣляхъ оплаты старыхъ нашихъ золотыхъ займовъ, размѣщенныхъ заграницей. Разсчетный балансъ неизмѣнно склонялся не въ нашу пользу, покрываться приходилось новыми золотыми займами, но признаться въ такомъ состоянiи баланса не хотѣли, чтобы не содѣйствовать паденiю вексельныхъ курсовъ и безъ того ужасающему. Чрезвычайно желали создать притокъ иностранныхъ капиталовъ въ русскiя предпрiятiя, но это удавалось сравнительно очень плохо и на крайне невыгодныхъ для насъ условiяхъ. Займы частныхъ обществъ, заключенные всѣ (за исключенiемъ ничтожнаго займа Рыбинско-Бологовской ж. д.) *заграницей*, были именно такимъ привлеченiемъ иностранныхъ ка-

---

[1]) Ibid. стр. 563—577.

питаловъ безъ помощи *государственнаго* займа. Наврядъ ли однако кого-либо заграницей ввели въ заблужденіе на этотъ счетъ: тамъ наши гарантированные ж. д. займы разсматривали не иначе, какъ за государственные, нисколько не разсчитывая на успѣшное веденіе дѣлъ нашими ж. д. акціонерными обществами. Разница между порядкомъ вещей, принятымъ при Бунге и тѣмъ, который господствовалъ до 1870 г., была только та, что гарантированные займы стали разрѣшать съ большимъ разборомъ и только тѣмъ обществамъ, на которыя можно было разсчитывать что они выработаютъ самостоятельно доходъ, достаточный для оплаты новыхъ своихъ обязательствъ. Здѣсь уже выразилась явная тенденція къ раздѣленію ж. д. обществъ на два разряда: на тѣ, которыя не требовали или могли въ ближайшемъ будущемъ нетребовать приплатъ по гарантіи ихъ обязательствъ и тѣ, которыя требовали этихъ приплатъ и были въ неоплатномъ долгу передъ правительствомъ. Развитію первыхъ правительство, видимо, желало всячески содѣйствовать, разрѣшая имъ реализацію новыхъ займовъ, вторыя—предполагалось выкупить въ *казну*. Другое различіе съ прежнимъ порядкомъ вещей: м-во ф-овъ начинаетъ вмѣшиваться въ установленіе условій реализаціи гарантированныхъ займовъ, тогда какъ раньше все предоставлялось на волю и усмотрѣніе частныхъ обществъ.

И. А. Вышнеградскій цѣликомъ продолжалъ политику своего предшественника, давши дальнѣйшее развитіе его предначертаніямъ. Не будучи поклонникомъ (какъ и Бунге) казеннаго ж. д. хозяйства во что бы то ни стало, онъ первоначально совершенно не хлопоталъ объ усиленномъ выкупѣ въ казну частныхъ ж. дорогъ, а боясь всякаго увеличенія государств. расходовъ, почти пріостановилъ, и безъ того, ничтожную постройку новыхъ рельсовыхъ путей. Однако съ образованіемъ въ составѣ м-ва ф-овъ новаго департамента жел. дор. дѣлъ, во главѣ котораго былъ поставленъ энергичный и талантливый С. Ю. Витте, политика Вишнеградскаго рѣзко и весьма опредѣленно измѣнилась, несомнѣнно надъ вліяніемъ новаго его сотрудника. Измѣненія требовались внѣ всякаго сомнѣнія и при томъ самыя радикальныя, такъ такъ положеніе нашего ж. д. хозяйства было самое плачевное. Довольно сказать, что въ концѣ министерства Н. Х. Бунге (1886) приплаты казны по ж. д. обязательствамъ достигали до 64 мил. руб., изъ 21 тысячи верстъ частныхъ жел. дорогъ только 3240 верстъ вырабатывали доходъ достаточный для оплаты лежащихъ на нихъ обязательствъ, остальныя лежали на отвѣтственности госуд. казначейства и обременяли податные его рессурсы, не давала достаточнаго дохода и сѣть, принадлежавшая казнѣ. Основной капиталъ ж. дорогъ превышалъ $2^1/_2$ милліарда руб.

въ нын. вал., изъ коихъ только менѣе 150 мил. р. не было гарантировано правительствомъ, долги частныхъ обществъ казнѣ по гарантіи и ссудамъ превысили 1000 мил. руб. [1]). Строительный капиталъ такъ дорого обошелся, что надо было выработать для его оплаты не менѣе 6,77% въ среднемъ, чего не вырабатываютъ и германскія желѣзныя дороги, наилучше устроенныя въ финансовомъ отношеніи, и естественно наши дороги принуждены были работать въ убытокъ. Но и помимо дороговизны основного капитала много способствовало убыточности нашего ж. д. хозяйства его совершенная неупорядоченность, злоупотребленія со стороны частной и казенной администраціи и отсутствіе объединенія въ дѣятельности дорогъ. Вышнеградскій провелъ цѣлый рядъ законодательныхъ актовъ, упорядочивавшихъ наше ж. д. дѣло. Прежде всего упорядочено было тарифное дѣло съ предоставленіемъ руководительства тарифами правительству [2]). Затѣмъ были опредѣлены правила составленія ж. д. обществами эксплоатаціонныхъ смѣтъ съ предоставленіемъ предварительнаго и послѣдующаго ихъ контроля правит. органами (26 іюня 1887 г. и 18 марта 1891 г.), правила производства расходовъ при эксплоатаціи частныхъ обществъ (25 мая 1888 г.) и о распредѣленіи ихъ чистого дохода (10 іюня 1890 г.), правила о порядкѣ открытія кредитовъ ж. д. обществамъ (12 марта 1890 г.) и цѣлый рядъ другихъ правилъ [3]). Введенъ былъ фактическій контроль за тѣми ж. дорогами, которыя причиняли казнѣ убытокъ, и это введеніе сейчасъ же самымъ благотворнымъ образомъ отразилось на увеличеніи чистаго дохода поднадзорныхъ дорогъ. Подвергнуты были правительственному контролю и всѣ вообще частныя ж. дороги введеніемъ въ составъ ихъ правленій правительственныхъ директоровъ и предоставленіемъ правительству права утверждать или не утверждать избраніе лицъ для замѣщенія высшихъ должностей по управленію дорогъ [4]). Все это были конечно, серьезныя мѣры, но ими однѣми нельзя было добиться крупнаго улучшенія въ нашемъ ж. д. хозяйствѣ. Надо было уменьшить самое бремя лежащихъ на ж. д. платежей и сократить расходы ж. д. путемъ ихъ объединенія въ рукахъ казны или же крупныхъ частныхъ обществъ. Съ цѣлью уменьшенія бремени платежей были произведены конверсіи цѣлаго ряда ж. д. займовъ, какъ выпущенныхъ правительсгвомъ (консолидированные займы первыхъ 5 выпусковъ и 7-го вып., облигаціи Харьк. Ник. казенной жел. дор.,

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. II стр. 260—262.

[2]) Ibid. стр. 263—265.

[3]) О нихъ см. ibid. стр. 266—268.

[4]) Стр. 269—272.

4½%-го займа 1849 г. [1]), такъ и выпущенныхъ и принадлежащихъ частнымъ обществамъ (5% облигаціи Шуйско-Ивановской, К. Х. Азовской, К. В. Ростовской, Ор.-Грязской, Фастовской, Курско-Кіевской и Варшавской ж. д. [2]). Выкуплено было 10 ж. д. линій протяженіемъ въ 5456 верстъ съ переводомъ на казну обязательствъ въ суммѣ до 289 мил. руб. и со списаніемъ со счетовъ старыхъ долговъ выкупленныхъ дорогъ на сумму до 353 мил. руб. [3]). Организованное на выкупленныхъ линіяхъ казенное хозяйство дало сравнительно съ прежнимъ частнымъ весьма успѣшные результаты, что сейчасъ же отразилось очень выгодно на государственномъ бюджетѣ. Такимъ образомъ главное вниманіе м-ва ф-въ при Вышеградскомъ было обращено на улучшеніе порядковъ уже существующей ж. д. сѣти. Дальнѣйшее сооруженіе было оставлено въ сторонѣ, ибо въ новыхъ ж. дорогахъ осторожный министръ видѣлъ не новый источникъ госуд. доходовъ, а наоборотъ новую крупную расходную статью, почему онъ и не находилъ нужнымъ заключать спеціальные ж. д. займы, полагая что выстроенные за счетъ этихъ займовъ дороги себя не окупятъ. Строить новые рельсовые пути Вышнеградскій находилъ возможнымъ только съ помощью остатковъ отъ превышенія обыкновенныхъ госуд. доходовъ надъ расходами, но на эти рессурсы, понятно, много соорудить путей было не мыслимо. Дѣйствительно при Вышнеградскомъ было сооружено казною всего 2525 верстъ ж. дорогъ, при чемъ преимущественно достраивались только дороги, начатыя при Бунге [4]). Стоимость сооруженія версты обходилась отъ 28½ до 53 тыс. рублей въ зависимости отъ мѣстности. Что же касается до частныхъ обществъ, то на развитіе ихъ дѣятельности, какъ сказано, Вышнеградскій смотрѣлъ также весьма неблагопріятно и при немъ сооруженно было таковыми всего 1115 верстъ [5]). Какимъ путемъ пріобрѣли эти частныя общества необходимыя имъ для сооруженія дорогъ деньги? Опять-таки, какъ и при Бунге, путемъ выпуска гарантированныхъ казною облигаціонныхъ займовъ. Этихъ займовъ при Вышнеградскомъ было выпущено на 133 мил. р. зол. и на 163½ мил. р. кр., да сверхъ того негарантированныхъ займовъ на 21½ мил. р. зол. и 2½ мил. руб. кр., всего на 398 мил. руб. въ нын. вал., но изъ вырученныхъ по этимъ займамъ суммъ (353,44 мил. р.) до 173,74 мил. р было употреблено на выкупъ старыхъ облигацій тѣхъ же дорогъ

---

[1]) Стр. 105—118, 139—152, 154.
[2]) Стр. 156—158, 288—309.
[3]) Стр. 396—397.
[4]) Ibid., стр. 401—404.
[5]) Ibid, стр. 400.

29,88 мил. руб.—на уплату старыхъ долговъ правительству и только 149,8 мил. руб. было обращено на сооруженіе новыхъ дорогъ. Но и изъ этихъ 149,8 мил. руб. почти 109 мил. руб. было реализовано только въ концѣ 1892 г. и въ началѣ 1893 г., т. е. уже при преемникѣ Вышнеградскаго и притомъ въ значительной долѣ за счетъ сберегательныхъ кассъ и русскихъ капиталистовъ (займы Курской-Кіевской, Московско-Казанской и Рязанско-Уральской ж. д. на сумму 115 мил. р. нар. въ кред. валютѣ). Такимъ образомъ на постройку дорогъ въ 1887—1892 г.г. осталось весьма немного. Но и эти немногія суммы выручить пришлось съ большимъ трудомъ. Хотя въ общемъ среднемъ сравнительно съ эпохой Бунге кредитъ нашъ и улучшился, все же выручка по ж. д. золотымъ займамъ составила только 85,78 за 100, понижаясь въ отдѣльныхъ случаяхъ (4%-ый заемъ Главнаго Общества въ 1888 г.) до 71 за 100, а дѣйств. процентъ интересовъ въ среднемъ опредѣлился въ 4,83%, повышаясь въ отдѣльныхъ случаяхъ до 5,786% [1]). Не смотря на ничтожную сумму выпуска этихъ золотыхъ займовъ (всего 133 мил. р. зол.=199,75 мил. р. нын.), денежные рынки приняли и размѣстили ихъ съ крайней неохотой. Самъ м-ръ ф-овъ въ своемъ всеподданѣйшемъ докладѣ о росписи на 1891 г. признавался, что «повторяемые ж. д. обществами выпуски займовъ не замедлили привести къ тѣмъ же результатамъ, которые въ семидесятыхъ годахъ побудили гр. Рейтерна взять это дѣло прямо въ руки правительства» [2]). Въ другомъ оффиціальномъ документѣ онъ сообщалъ, что «взаимная конкурренція ж. д. обществъ оказала неблагопріятныя послѣдствія, ибо синдикатъ банкировъ брался реализовать гарантированныя изъ 4% облигаціи одного изъ лучшихъ обществъ (Юго-Западныхъ ж. дор.) всего по курсу 79 за 100, не смотря на вполнѣ благопріятное положеніе денежныхъ рынковъ» [3]). И въ то же время (начало 1890 г.), сознавая всю убыточность и даже невозможность реализаціи гарантированныхъ займовъ частныхъ обществъ, м-ръ ф-овъ, защищая передачу постройки одной линіи (Петровской) частному обществу (Владикавказской ж. д.), главнымъ аргументомъ выставлялъ *невозможность для государства выпустить заемъ отъ своего имени*, тогда какъ частное общество бралось соорудить линію за счетъ выпуска *отъ своего имени* новаго гарантированнаго правительствомъ облигаціоннаго займа [4]). Такова была неустойчивость въ воззрѣніяхъ, такъ мало было системы въ дѣйствіяхъ руководителей нашей финансовой и

---

[1]) Ibid, стр. 324—328.
[2]) Ibid, стр. 329.
[3]) Стр. 330.
[4]) Стр. 341.

желѣзнодорожной политики! Характернѣе всего, что реализація гарантированныхъ займовъ въ дѣйствительности оказалась невозможной, а между тѣмъ *частнымъ обществамъ* было разрѣшено приступить къ сооруженію новыхъ рельсовыхъ путей за счетъ именно этихъ займовъ и рѣшеніе вопроса въ пользу частныхъ обществъ, а не казны послѣдовало именно потому, что добыть деньги для казны признано было невозможнымъ, для частныхъ же обществъ легкимъ и удобнымъ,—совершенно тоже разсужденіе, въ силу котораго воцарилось у насъ со времени Брока и Рейтерна частное ж. д. строительство. Когда же частныя общества добыть денегъ не могли, на сцену опять выступило (какъ и въ прежнія времена) правительство, которое отъ своего имени и реализовало два спеціальныхъ «консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ» займа ($4^1/_2$%-ые 1890 и 1892 г.г.) на 150 мил. руб. кр., въ значительной долѣ взятыхъ сберегательными кассами. Говорите же послѣ этого, что исторія не повторяется... Вырученныя деньги розданы были частнымъ обществамъ [1]), и вотъ на эти-то деньги главнымъ образомъ и выстроены были пути, о которыхъ сказано выше. Нѣкоторымъ обществамъ ссуды сдѣланы были только номинально, такъ какъ цѣликомъ или въ извѣстной части своей были удержаны казною въ уплату старыхъ долговъ. Этимъ путемъ госуд. казначейство получило средства и для сооруженія ж. дорогъ своимъ распоряженіемъ, при чемъ числилось, что сооруженіе это производится не за счетъ кредитныхъ операцій, а за счетъ другихъ рессурсовъ. Словомъ, видимъ всяческое стремленіе со стороны финансовой администраціи усложнить простые въ сущности разсчеты, замаскировать ростъ госуд. задолженности. Маскированіе это принало особенно несообразный видъ, когда стали усиленно выкупать въ казну частныя дороги и вмѣстѣ съ тѣмъ записывать ихъ обязательства въ счетъ долговъ госуд. казначейства. Получился колоссальный изъ году въ годъ ростъ этой задолженности, который критики дѣятельности нашего м-ва ф-овъ, не разобравши толкомъ, въ чемъ здѣсь дѣло, ставили ему въ упрекъ, видя въ этомъ ростѣ противорѣчіе съ бездефицитнымъ сведеніемъ госуд. росписей. Этого не случилось бы, еслибы гарантированные правительствомъ долги съ самаго начала заносились въ счетъ долговъ государственныхъ, тогда не получилось бы при выкупѣ частныхъ дорогъ въ казну никакого возрастанія госуд. долга (или же возрастаніе самое ничтожное), какъ оно случилось при «укрываніи» этого гарантированнаго долга.

Какъ-бы то ни было, желѣзнодорожная политика Вышнеградскаго заслуживаетъ полнаго вниманія и серьезнаго изученія. Въ

[1]) Стр. 331—337.

результатѣ этой политики наше ж. д. хозяйство въ самой значительной степени улучшилось. Довольно сказать, что чистый доходъ ж. д. сѣти нашей возросъ съ 84,5 милліон. руб. въ 1886 г. до 119,4 мил. руб. въ 1891 г., чистый доходъ на версту ж. дорогъ съ 3.452 руб. до 4338 руб., приплаты госуд. казначейства сократились съ 55 мил. руб. до 17 мил. руб. [1]). До 37% всей сѣти (10.806 верстъ) вырабатывали уже доходъ, достаточный для оплаты затраченнаго на ихъ сооруженіе капитала, и вообще около 48% заключенныхъ для ж. д. строительства займовъ (1.473 м. изъ 3.039 м. р.) не требовали никакихъ приплатъ госуд. казначейства, покрываясь исключительно доходами жел. дорогъ [2]). Мы сказали, что уже въ концѣ м-ва И. А. Вышнеградскаго его ж. д. политика рѣзко измѣнилась: съ одной стороны быстро начался выкупъ въ казну частныхъ ж. дорогъ (на чемъ Вышнеградскій сперва нисколько не настаивалъ), а съ другой даны были крупныя средства частнымъ ж. дор. обществамъ на сооруженіе цѣлаго ряда новыхъ весьма важныхъ линій, при чемъ совершенно очевидно проявилась тенденція изъ прежнихъ вполнѣ надежныхъ обществъ небольшихъ ж. дорогъ создать крупныя и богатыя общества съ десятками и сотнями милліоновъ руб. основныхъ капиталовъ, съ тысячами верстъ рельсовыхъ путей. Какія дороги сосредоточивать въ своемъ вѣдѣніи правительству, было въ это время, конечно, уже финансовымъ вѣдомствомъ предрѣшено, равно какъ и изъ какихъ частныхъ обществъ создать новыя крупныя хозяйственныя единицы. Въ числѣ намѣченныхъ къ выкупу были и крупныя магистрали, приносившія огромный доходъ и небольшія малодоходныя линіи. Въ какомъ порядкѣ произвести выкупъ зависѣло отъ условій концессій и отъ особыхъ соглашеній съ частными обществами, многое зависѣло также и отъ произвола со стороны фин. вѣдомства. Какъ бы то ни было, но давать разрѣшеніе на выпускъ гарантированныхъ правительствомъ облигацій рѣшено было только тѣмъ обществамъ, дороги которыхъ не предназначались къ выкупу въ казну. Отъ этого принципа было сдѣлано только отступленіе въ двухъ случаяхъ, по особымъ обстоятельствамъ и въ ничтожныхъ относительно размѣрахъ. Именно въ 1893 г. разрѣшено было произвести дополнительный выпускъ облигацій Главному Обществу рос. жел. дор., хотя въ томъ же году (14 ноября) состоялось Высочайшее повеленіе о выкупѣ всѣхъ линій этого о-ва къ казну, а въ 1898 г. разрѣшенъ былъ (3-й) выпускъ облигацій о-ву Ивангородъ-Домбровской ж. д., въ 1900 г. также выкупленной въ казну. Необходимость реализаціи займа для *Глав-*

[1]) Ibid. 408—409.
[2]) Стр. 419.

наго Общества собственно наступила еще при Вышнеградскомъ когда былъ Высочайше утвержденъ (7 іюня 1891 г. [1]) договоръ съ о-вомъ объ эксплоатаціи имъ Николаевской ж. дороги. Потребность въ займѣ усилилась еще вслѣдствіе ряда необходимыхъ расходовъ по увеличенію и улучшенію подвижнаго состава дорогъ и разныхъ работъ на дорогѣ въ силу Высочайше утверж. мнѣній Госуд. Совѣта отъ 5 января 12 мая, 19 мая и 8 іюня 1893 г. [2]). Общее Собраніе акціонеровъ о-ва [3]) дало 10 іюня 1893 г. полномочіе правленію заключить съ банкирскимъ синдикатомъ договоръ о реализаціи необходимаго для указанныхъ цѣлей займа. Правленіе 9 сент. того же года подписало контрактъ съ синдикатомъ изъ четырехъ петербургскихъ банковъ (международнаго, волжско-камскаго, учетно-ссуднаго и русскаго для внѣшней торговли) о выпускѣ 4%-аго гарантированнаго правительствомъ займа срокомъ на 58 лѣтъ и съ ежегоднымъ отчисленіемъ на погашеніе 0,458401% на сложнопроцентныхъ правилахъ, въ суммѣ на 9 мил. р. кр. нар. Синдикатъ принималъ заемъ по твердой цѣнѣ въ 91 3/4 за 100, уступая треть его (3.000.000 р.) по тому же курсу сберегательнымъ кассамъ (§ 8 контракта). Всѣ расходы по займу (кромѣ изготовленія временныхъ свидѣтельствъ), въ томъ числѣ и расходъ по уплатѣ гербоваго сбора, ложились на главное общество (§ 14), синдикатъ обязался внести деньги въ три срока, начиная съ 1 сент. 1893 г. и кончая 1 февр. 1894 г. равными частями (§ 10). Условія эти нельзя не признать дов. выгодными, такъ какъ въ предыдущемъ (1892 году) госуд. казначейство реализовало 4 1/2%-ый заемъ по 96 за 100 изъ 4,52% дѣйств. [4]), а въ слѣдующемъ 1894 г. предложило при конверсіи свои новыя 4%-ыя бумаги по 92 1/2 за 100. Обходился новый заемъ обществу въ 4,502%, въ виду же обложенія этаго займа купоннымъ налогомъ, его нельзя считать приносившимъ болѣе 4,3%. Впослѣдствіи заемъ этотъ былъ въ значительной своей части конвертированъ въ госуд. 4%-ую ренту [5]), Главное общество получило по займу въ свое распоряженіе 8.257.500 р. [6]). *Ивангородъ-Домбровская* ж. дорога оказалось еще болѣе счастливой. Ей было разрѣшено: 1) 6 іюня 1894 г.—произвести необходимыя работы по развитію станцій Домброва-Горная и Мѣховая и по дополнительному оборудованію мастерскихъ [7]), 2) 6 и 20 янв. 1893 г. увеличить свой подвижной со-

[1]) П. С. З. № 7917.
[2]) П. С. З. №№ 9235, 9604, 9635, 9778.
[3]) Свѣдѣнія взяты изъ Дѣла особ. канц. по кред. части, отд. II, ст. I № 138 за 1893 г. См. также Свѣд. г. контр. о жел. дор. за 1894 г. стр. 16.
[4]) Рус. гос. кред. т. II, стр. 334.
[5]) Рус. гос. кред. т. III, гл. I, стр. 50—56.
[6]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1894 г. стр. 50.
[7]) П. С. З. № 10793.

ставъ и вообще усилить дорогу для надобностей коммерческаго движенія [1]), все это за счетъ выпуска новаго облигаціоннаго займа, гарантированнаго правительствомъ. Впредь же до реализаціи его, для производства означенныхъ работъ правительство выдавало обществу 5%-ыя ссуды. Въ 1898 г. (24 сент.) общество выпустило и самый заемъ, изъ 4% нар. съ погашеніемъ въ теченіе 36 лѣтъ (начиная съ апрѣля 1899 г.) путемъ отчисленія для этой цѣли ежегодно 1,2329% на сложнопроцентныхъ правилахъ, на сумму 7.527.300 р. кр. Заемъ этотъ цѣликомъ принятъ былъ сберегательными кассами по курсу 97,5 за 100 [2]), и общество получило въ свое распоряженіе 7.339.117½ р. Значительная часть этой суммы (3.476.122 р.) была удержана госуд. казначействомъ въ возвратъ ссудъ, сдѣланныхъ имъ разновременно обществу и занесена въ счетъ чрезвычайныхъ рессурсовъ бюджета на 1898 г. [3]). 1898 годъ былъ годомъ исключительно благопріятнымъ для нашихъ кредитныхъ операцій (впрочемъ въ первой только его половинѣ), такъ что цѣну въ 97½% за 4%-ый (подлежащій купонному налогу) заемъ можно признать умѣренной (4%-ая рента—превышала паритетъ), но еслибы бумаги взяты были не сберегательными кассами, и пришлось обратиться къ услугамъ открытаго рынка, то наврядъ ли получились бы столь благопріятные результаты, ибо моментъ реализаціи займа (конецъ сентября 1898 г.) совпалъ бы уже съ началомъ повсемѣстнаго денежнаго кризиса. При условіи пріобрѣтенія новыхъ бумагъ сберегательными кассами можно выпускать займы въ какой угодно формѣ, хотя бы и въ неудобной формѣ гарантированныхъ ж. д. займовъ, съ наилучшимъ успѣхомъ.

Во всякомъ случаѣ значеніе и сумма займовъ Главнаго Общества и Общества И.-Домбровской жел. дороги совершенно ничтожны. Широкое строительство было предоставлено другимъ частнымъ обществамъ и имъ же были даны средства для этого строительства въ формѣ разрѣшенія имъ реализаціи цѣлаго ряда гарантированныхъ облигаціонныхъ займовъ. Для этой реализаціи привлечены были и внутренніе капиталы, въ томъ числѣ капиталы госуд. сберегательныхъ кассъ, и капиталы иностранные. Чѣмъ руководствовался новый м-ръ ф-овъ, расширяя дѣятельность частныхъ ж. д. обществъ, былъ ли онъ противникомъ казеннаго ж д. хозяйства? Въ всеподданнѣйшемъ докладѣ своемъ о госуд. росписи на 1894 г., давъ въ самыхъ

---

[1]) П. С. З. №№ 13627 и 13661.

[2]) Дѣло кред. канц. отд. I ст. 3 № 20 за 1900 г., за 1898 № 48, Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1899 г. ст. 46. Отчетъ сбер. кассъ 1898 г. стр. 12—13.

[3]) Отч. гос. контр. 1898 г. стр. 164. Объяс. зап. стр. 154. На стр. 153 объяс. зап. за 1899 г. количество этихъ полученныхъ и возвращенныхъ о-вомъ И.-Д. ж. д. ссудъ опредѣлено въ 5.476.122. руб.

общихъ чертахъ очеркъ исторіи нашей ж. д. политики, м-ръ ф-овъ находилъ, что «относительно способовъ постройки и эксплоатаціи ж. дорогъ Россія обладаетъ уже достаточнымъ опытомъ [1])» и, упоминая о сосредоточеніи въ рукахъ казеннаго управленія до 17000 верстъ важнѣйшихъ рельсовыхъ путей, прямо писалъ: «благотворныя послѣдствія, къ которымъ должно повести такое объединеніе, сосредоточивающее въ непосредственномъ распоряженіи правительства столь могучее орудіе для управленія экономическимъ развитіемъ страны,— такъ очевидны, что не нуждаются въ особомъ выясненіи» [2]). Значитъ, м-ръ ф-овъ стоялъ за казенное ж. д. хозяйство. А между тѣмъ за 10 лѣтъ своего управленія министерствомъ ф-овъ онъ довелъ постепенно сѣть частныхъ ж. дорогъ приблизительно до 20.000 верстъ, т. е. до количества, больше котораго въ завѣдываніи частныхъ обществъ у насъ никогда не было въ самый разгаръ увлеченія частной предпринимательской дѣятельностью. Мотивы, которыми въ этомъ случаѣ руководствовалось финансовое вѣдомство, несомнѣнно довольно сложны, и для надлежащаго ихъ выясненія необходимо прослѣдить эту интереснѣйшую исторію новѣйшаго развитія дѣятельности нашихъ частныхъ ж. д. обществъ, до сихъ поръ еще совершенно необслѣдованную. Въ этихъ мотивахъ мы несомнѣнно найдемъ много общаго съ тѣмъ, что уже знаемъ изъ исторіи гарантированныхъ жел. дор. займовъ при гр. Рейтернѣ, Бунге и Вышнеградскомъ. Мы опять услышимъ, что для сооруженія той или другой линіи казна не имѣетъ средствъ и не можетъ ихъ добыть путемъ займа, но что частное общество эти средства имѣетъ, и именно добудетъ ихъ путемъ гарантированныхъ казною, а иногда и пріобрѣтенныхъ госуд. казначействомъ или сберегательными кассами займовъ. Финансовое вѣдомство по прежнему будетъ исключать изъ общаго счета госуд. долговъ гарантированные казною ж. дор. займы частныхъ обществъ, утѣшая себя, что задолженность наша возрастаетъ самымъ незначительнымъ образомъ, объявляя, что мы можемъ сводить росписи съ огромнымъ превышеніемъ доходовъ надъ расходами, отнюдь не прибѣгая къ займамъ. Весьма значительная часть ж. д. гарантированныхъ займовъ заключалась *заграницей*, какъ при Рейтернѣ, Бунге и Вышнеградскомъ. Почему? Потому что разсчетный балансъ неизмѣнно склонялся не въ нашу пользу, и надо было изыскать средства для разсчета. Выходъ былъ одинъ—заключеніе новаго заграничнаго займа. Но удобно ли было заключать займы, хотябы и для постройки ж. дорогъ, когда получались въ госуд. росписяхъ такіе избытки и на-

---

[1]) Ежег. м-ва ф-овъ, в. XXIII, стр. 50.

[2]) Ibid. стр. 51.

коплялась такая свободная наличность, которыхъ было совершенно достаточно для сооруженія ж. дорогъ тысячами верстъ? *Частнымъ* же ж. д. обществамъ это было вполнѣ удобно, а ж. дорожное строительство могло идти вдвойнѣ: съ одной стороны строило правительство за счетъ избытковъ госуд. доходовъ, а съ другой—частныя общества за счетъ занятыхъ имъ суммъ. Ж. д. строительство возбуждало дѣятельность, особенно при приливѣ въ это дѣло постороннихъ капиталовъ изъ заграницы, заработки населенія сильно повышались,—повышалось и поступленіе госуд. доходовъ,—росписи сводились одна другой успѣшнѣе, точно такъ же, какъ было въ 1868—1875 г. при Рейтернѣ въ эпоху усиленныхъ заграничныхъ ж. д. займовъ. Это было все то же *привлеченіе иностранныхъ капиталовъ* во внутреннія наши предпріятія, самый простой способъ этого привлеченія, но и самый искусственный, самый опасный. Таковъ былъ *скрытый* мотивъ поддержанія системы гарантированныхъ займовъ частныхъ ж. д. обществъ, а съ тѣмъ и развитія частнаго ж. д. строительства. М-во ф-овъ наврядъ ли всегда отчетливо даже сознавало мотивъ этотъ, оно слѣдовало разъ принятой съ 1857 г. системѣ почти инстинктивно. Характерно, что именно С. Ю. Витте *впервые* принялъ серьезныя мѣры къ объединенію госуд. долга, отлично понимая, что невѣроятная многочисленность нашихъ займовъ—одна изъ причинъ ихъ низкой расцѣнки сравнительно съ бумагами другихъ первоклассныхъ державъ. Въ томъ числѣ усердно объединялъ онъ именно желѣзнодорожные займы конвертируя ихъ или прямо выкупая и замѣняя новыми крупными займами новаго типа, часто обезличивая ж. д. долги въ общихъ выпускахъ государственной 4% ренты, и въ то же время онъ создавалъ цѣлый рядъ новыхъ многочисленныхъ займовъ, парализующихъ въ корень систему объединеннаго госуд. долга. Довольно сказать, что за 10 лѣтъ было выпущено 51 новыхъ отдѣльныхъ гарантированныхъ облигаціонныхъ займовъ одинадцатью частными ж. д. обществами. Спрашивается, насколько выгодной оказалась реализація этихъ займовъ, уступали ли условія ихъ выпуска условіямъ выпуска одновременныхъ займовъ, реализуемыхъ непосредственно отъ имени правительства? Къ чести С. Ю. Витте прежде всего необходимо сказать, что условія реализаціи гарантированныхъ займовъ уже потому не могли многимъ разниться отъ условій чисто-государственныхъ займовъ, что всѣ предварительные переговоры съ банковыми синдикатами на счетъ реализаціи гарантир. займовъ велись непосредственно Особой Канцеляріей по кред. части м-ва ф-овъ и условія выпуска ихъ утверждались м-омъ ф-овъ. Въ прежнее же время все было предоставлено на волю и усмотрѣніе частныхъ жел. дор. обществъ. Теперь гарантированный заемъ частнаго обще-

ства по способу реализаціи ничѣмъ не отличается отъ займовъ государственныхъ, какъ тому и слѣдуетъ быть.

Посмотримъ, какими обществами, въ какихъ размѣрахъ и на какихъ условіяхъ были реализованы новые облигаціонные заемы, а затѣмъ какъ и на что были употреблены ими и съ какими результатами реализованныя суммы.

Въ 1893 г., кромѣ только что указаннаго займа Главнаго Общества въ 9.000.000 р. кр., реализованнаго при помощи четырехъ Петербургскихъ банковъ по курсу $91^3/_4$ за 100, тотъ же синдикатъ взялъ на себя реализацію новаго гарантировного изъ $4^1/_2$% облигаціоннаго займа о-ва Кіево-Воронежской жел. д. на сумму 13.000.000 руб. кр. Погашеніе этого займа было разсчитано на $61^1/_2$ годъ путемъ отчисленія для этой цѣли 0,15584 % [1]) въ полугодіе съ нариц. суммы займа на сложнопроцентныхъ правивилахъ. Заемъ былъ принятъ по твердой цѣнѣ въ 97% съ возложеніемъ на общество всѣхъ расходовъ реализаціи, въ томъ числѣ и уплаты правительственнаго гербоваго сбора, введеннаго у насъ по закону 29 февраля 1888 г., въ размѣрѣ 1% съ выпускаемой суммы займа, при чемъ синдикату предоставлялось право пріобрѣсти только 50% всей выпускаемой суммы займа, а 50% сохраняло право удержать за собою правительство. На самомъ дѣлѣ оно удержало для сберегательныхъ кассъ только 4.750.000 р. [2]) По той же цѣнѣ реализованы были и $4^1/_2$% облигаціи *Московско-Ярославской ж. д.* на сумму 2.640.000 руб. съ погашеніемъ въ теченіе 50 лѣтъ посредствомъ отчисленія въ погасительный множитель 0,560215% ежегодно. Облигаціи же новаго о-ва *Юго-Восточныхъ ж. дор.*, также гарантированныя изъ $4^1/_2$%, съ отчисленіемъ на погашеніе (по 20 іюня 1953 г.) 0,334796% ежегодно (начиная съ 1 сентября 1893 г.) въ теченіе 60 лѣтъ, были приняты сберегательными кассами только по 95,5 за 100, всего на нарицательный капиталъ въ 30.000.000 р. кр. Другой маленькій заемъ того же общества (на 925.700 р.), выпущенный изъ 5% (погасительный множитель= =0,282818%), былъ одновременно разобранъ мѣстными капиталистами по разсчету рубль за рубль (здѣсь собственно шла рѣчь о замѣнѣ облигаціями акцій одной изъ сливавшихся въ новомъ обществѣ жел. дороги). Заемъ общества *Рязанско-Уральской ж. д.* былъ принятъ сберегательными кассами по $97^1/_2$ за 100 на сумму 28.000.000 р. кр. нар. съ гарантіей изъ $4^1/_2$% и съ отчисленіемъ въ погасительный множитель 0,447448% [3]) срокомъ на $54^1/_2$ лѣтъ. Такимъ образомъ

---

[1]) Въ Свѣд. госуд. конт. 1899 г. стр. 47 ошибочно погасит. *годовой* множитель показанъ въ 0,31186 вмѣсто 0,31168.

[2]) Дѣло кред. канц. № 139 за 1893 г.

[3]) Ibid. Свѣд. за 1899 г. стр. 48.

мы видимъ, что ж. д. займы выпускались въ 1893 г. изъ $4^1/_2$% нариц. по образцу извѣстнаго $4^1/_2$%-го правительственнаго займа 1893 г., выручка по которому въ общемъ составила 96,775 за 100 и три четверти котораго было помѣщено въ сберег. кассахъ [1]). Стоимость гарантированныхъ займовъ опредѣлялись для $4^1/_2$%-аго Кіево-Воронежской жел. дор. въ 4,488%, Московско-Ярославской въ 4,51%, Рязанско-Уральской въ 4,469%, Юго-Восточныхъ въ 4,581%, для $4^1/_2$% же государственнаго 1893 г. въ 4,484%, слѣд., въ общемъ менѣе выгодно, чѣмъ государств. заемъ вслѣдствіе болѣе короткаго срока погашенія займовъ частныхъ ж. д. обществъ. Во всякомъ случаѣ критерія для сравненія и к.-л. выводовъ здѣсь нѣтъ, ибо всѣ займы въ значительной долѣ были куплены по произвольной цѣнѣ сберег. кассами, госуд. казначейство получило косвенныя выгоды отъ выпуска ж. д. займовъ, взымая съ нихъ крупный гербовой сборъ. Несомнѣнно выгоднѣе этихъ $4^1/_2$%-хъ займовъ оказался 4%-ый заемъ *Московско-Казанской ж. д.* на сумму 10.365.000 р. (разрѣшенный еще 11 іюня 1891 г.). Заемъ былъ гарантированъ съ разсчетомъ на погашеніе его въ теченіе 53 лѣтъ ежеполугодными тиражами (погасит. множитель=0,2794%). Часть займа этого оставило за собою само общество, часть (6.691.000 р.) приняли Московскій Купеческій банкъ и Л. С. Поляковъ. Оставленную обществомъ часть почти цѣликомъ пріобрѣли вслѣдъ за тѣмъ сберег. кассы. Поляковъ и Московскій Банкъ установили реализ. цѣну по контракту (п. 11) въ $90^1/_2$, сберег. кассы—въ 92 за 100 [2]), между тѣмъ въ оффиціальныхъ изданіяхъ неизмѣнно курсъ реализаціи этихъ займовъ показывается въ 92,5 за 100 [3]), при каковомъ курсѣ дѣйств. процентъ интереса по займу составитъ 4,282%, тогда какъ при курсѣ, опредѣленномъ контрактомъ (въ среднемъ—91,03 за 100), этотъ процентъ будетъ уже—4,376%. Такимъ образомъ въ 1893 г. было всего реализовано частными ж. д. обществами гарантированныхъ облигацій на сумму *84.005.000 р.* кр. (оставляя въ сторонѣ 5%-ыя облигаціи Юго-Восточныхъ ж. д. на сумму 925.700 р.), выручка по которымъ дала 80.708.425 р. или 96,08% съ ежегодными платежами въ 4.067.352 р., сумма займовъ, какъ видимъ, незначительная, но и за нею не рискнули обратиться на открытый рынокъ, прибѣгнувъ главнымъ образомъ къ госуд. сберегат. кассамъ. Если добавить сюда 9.000.000 р. кр. съ выручкой въ 8.257.500 р. и съ платежомъ въ 401.257 р. по

---

[1]) Рус. гос. кред., т. III гл. I стр. 14.

[2]) Дѣло кред. канц. № 35 за 1891 г.

[3]) Свѣд. госуд. контр. 1899 г. стр. 47. Въ Свѣд. 1900 г. реализаціонная цѣна показана суммарно вмѣстѣ съ займомъ 1892 г.—въ 88,98 за 100. Вообще Свѣдѣнія Госуд. Контроля о жел. дор. займахъ *противорѣчивы*, почему ими и слѣдуетъ пользоваться съ большою осторожностью.

займу Главнаго Общества, съ начала 1894 г. перешедшему въ счетъ долговъ госуд. казначейства, то получится весь итогъ ж. д. займовъ 1893 г. въ суммѣ 93.005.000 р. кр. съ выручкой въ 88.965.925 р. (95,6%) и платежомъ въ 4.468.607 р. Жел. дороги въ сущности не выручили по займамъ и 95,6%, такъ какъ 1% былъ отчисленъ для уплаты гербоваго сбора, да не менѣе ½% пошло, конечно, на другіе расходы (изготовленіе облигацій etc), всего выручка, слѣд., дала не болѣе 94%,—но и этотъ результатъ въ сравненіи съ предыдущимъ временемъ очень благопріятный. При опредѣленіи *дѣйствительной* стоимости для дорогъ этихъ займовъ необходимо еще помнить что, онѣ платили по нимъ 4—4½% *полностью*, 5%-ый же вычетъ шелъ въ пользу госуд. казначейства, такъ что разцѣнка займа для покупателей была одна (она вычислена выше), а для дорогъ—другая.

Въ 1894 г. система выпуска ж. д. обществами своихъ гарантированныхъ облигацій и пріобрѣтенія ихъ сберегательными кассами продолжалась. Именно госуд. банкъ пріобрѣлъ (съ цѣлью перепродажи впослѣдствіи сбер. кассамъ): 1) облигаціонный заемъ *Лодзинской* ж. д., на сумму 1.600.000 р. кр., гарантированный изъ 4% интереса и 0,752189% погашенія на сложнопр. правилахъ (теченіе процентовъ съ 1 ноября 1894 г., начало погашенія съ 1 іюня 1895 г., срокомъ на 47 лѣтъ) по курсу 92,5 за 100, съ возложеніемъ всѣхъ расходовъ по выпуску и гербовому сбору—на общество [1]). Выручка составила, такимъ образомъ, 1.480.000 р., дѣйств. процентъ интересовъ опредѣлился въ 4,314%. 2) *Московско-Казанской* жел. д. на 7.121.000 р., гарантированныхъ также изъ 4% срокомъ на 51 годъ и съ погасит. множителемъ въ 0,625885%, по тому же курсу 92,5% и на тѣхъ же условіяхъ, какъ предыдущій заемъ. Выручка составила (несчитая расходовъ) 6.590.625 р., дѣйств. %=4,29% 3) *Юго-Восточныхъ* ж. д. на 28.000.000 р. нар., гарантированныхъ изъ 4½% въ теченіе 59 лѣтъ (съ 1 апр. 1894 г. по 20 іюня 1853 г.), погасит. множитель=0,342902%,—по курсу 97% или за 27.160.000 р., дѣйств. процентъ интересовъ составитъ 4,493%, расходы падали на общество [2]). Всѣ займы подлежали купонному налогу. Такимъ образомъ госуд. банкъ пріобрѣлъ ж. дор. облигацій на *36.725.000* р. за 35.230.625 р. (96%), а, вычтя расходы, общества получили до 94½%, слѣд., нѣсколько болѣе, нежели въ предыдущемъ году. Но въ 1894 г. для реализаціи ж. д. займовъ прибѣгли не только къ внутреннему, но и къ внѣшнимъ рынкамъ. Именно [3]) 11 мая 1894 г. подписанъ былъ

---

[1]) Дѣло кред. канц. № 35 за 1895.
[2]) Ibid, № 140 за 1893 г.
[3]) Ibid, 1894 г. № 109. П. С. З. № 9574 (9 мая 1893 г.).

контрактъ о-вомъ *Владикавказской* ж. д. съ амстердамской фирмой Липманъ, Розенталь и К° и русскими банками: международнымъ, учетно-ссуднымъ, Волжско-Камскимъ и Русскимъ для внѣшней торговли о пріобрѣтеніи означенными фирмами гарантированнаго изъ 4%, считая съ 1 апр. 1894 г. (погасит. множитель въ полугодіе 0,191864%, срокъ 62 года) займа о-ва (разрѣшеннаго еще въ 1893 г.) по твердой цѣнѣ въ 95¼% (выпускная цѣна была назначена въ 97¼%, и, слѣд., синдикатъ за коммисію получалъ 2%). Заемъ выпускался на сумму 12.500.000 р. з. (въ тепер. валютѣ—18.750.000 р.)= =1.977.500 £=50.000.000 фр.=40.400.000 мар.=23.900.000 гол. гульд. Заемъ разсчитывался преимущественно для размѣщенія на голландскомъ и германскомъ рынкахъ. Изъ участниковъ синдиката Липманъ бралъ только 15% выпускной суммы, а русскіе банки (имѣвшіе въ виду перепродать свою часть въ Германію)—85%. Заемъ освобождался отъ русскихъ налоговъ, и дѣйств. процентъ по нему составлялъ 4,331%, принявъ во вниманіе учетъ 0,5%-аго загр. герб. сбора. Другой гарантированный заемъ—*Рязанско-Уральской ж. д.* [1]) изъ 4% (погасит. множитель въ полугодіе—0,28577%) срокомъ на 52½ года (считая съ 1 сент. 1894 г.) на сумму 18.750.000 р. з. (28.125.000 р.)=2.966.250 £=75.000.000 фр.=60.600.000 мар.= =35.850.000 гол. гульд. былъ принятъ синдикатомъ, составленнымъ изъ берлинскихъ банкирскихъ фирмъ Блейхредера, Варшауэра, Мендельсона, Discontogesellschaft, бравшихъ 51% всего займа, Ротшильда въ Франнфуртѣ, Липмана въ Амстердамѣ (9%) и русскихъ банко ъ: международнаго, для внѣшней торговли, волжско-камскаго, учетно-ссуднаго и торгово-промышленнаго, взявшихъ остальные 40%. Эмиссіонная цѣна была назначена въ 98%, общество же Р. Уральской дороги получало отъ синдиката только 95¾%, но съ условіемъ, еслибы синдикату удалось реализовать заемъ по цѣнѣ выше 98, барыши должны были дѣлиться пополамъ. Въ концѣ концовъ о-во получило только свои 95¾%, и дѣйств. процентъ интересовъ по займу для него опредѣлился въ 4,327% (заемъ былъ освобожденъ отъ купоннаго налога), также съ учетомъ 0,5%-аго герб. сбора. Такимъ образомъ сравнительно съ реализованнымъ одновременно государственнымъ ж. д. 3½%-ымъ золотымъ займомъ (на парижскомъ рынкѣ) гарантированные займы, вынущенные на рынкахъ голландскомъ и германскомъ, оказались значительно менѣе выгодными, такъ какъ помянутый 3½%-ый заемъ обошелся госуд. казначейству всего въ 3,86% дѣйств. [2]). Характерно, что *негарантированный* заемъ о-ва *Варшавско-Вѣнской* ж. д., выпущеный въ 1894 г. на сумму 8.031.250 р. з. (12.046.875 р.)=

[1]) Ibid. 1897 г. № 117.

[2]) Русск. госуд. кредитъ, т. III, гл. I, стр. 75.

=32.125.000 фр.=25.957.000 мар.=15.355.750 гол. гульд.) изъ 4% съ погашеніемъ въ 37½ лѣтъ (погасит. множитель 1,22396%), былъ принятъ банковымъ синдикатомъ (Discontogesellschaft, Блейхредеръ, Мендельсонъ, Mitteldeutsche Creditbank, Slesischer Bankverein въ Бреславлѣ, Ротшильдъ во Франкфуртѣ, Balser въ Брюсселѣ, Липманъ въ Амстердамѣ, комерческій банкъ въ Варшавѣ, учетно-ссудный, международный, для внѣшней торговли и В. Камскій банки и Вавельбергъ въ Петербургѣ) по 96 [1]) за 100 (§ 11 контракта) съ принятіемъ всѣхъ расходовъ на себя синдикатомъ (кромѣ изготовленія бумагъ), выпускной же курсъ займа былъ опредѣленъ въ 98½%, т. е. во всякомъ случаѣ выгоднѣе *гарантированныхъ* правительствомъ займовъ. Купонный налогъ, отъ котораго освобождались всѣ эти займы, выпускавшія ихъ общества обязывались платить государству изъ своихъ собственныхъ средствъ.

Въ 1895 г. положеніе нашего госуд. кредита несомнѣнно еще улучшилось, но разсчетный балансъ по прежнему не былъ для насъ благопріятенъ, почему м-во ф-овъ съ особою охотой откликнулось на предложеніе нѣкоторыхъ заграничныхъ банкирскихъ фирмъ реализовать новые гарантированные займы частныхъ ж. д. обществъ. Очередь пала на о-ва Рыбинско-Бологовской, Московско-Кіево-Воронежской и Владикавказской ж. д. Контрактъ съ банкирскими фирмами о выпускѣ новыхъ 4% облигацій первыхъ двухъ обществъ подписанъ былъ 25 ноября 1895 г. Необходимо замѣтить, что въ сентябрѣ и октябрѣ 1895 г. цѣны русскихъ гарантированныхъ 4%-ыхъ ж. д. займовъ доходили уже до 102 за 100, имѣя несомнѣнную тенденцію къ повышенію. Синдикатъ, состоявшій изъ пяти берлинскихъ [2]), одной Французской (Ротшильдъ), одной Амстердамской (Липманъ) и четырехъ петербургскихъ [3]) фирмъ, пріобрѣтали (§ 11 контракта) облигаціи по 97% съ обязательствомъ объявить эмиссіонный курсъ не ниже 99% и въ случаѣ возвышенія этого курса до 99¼ подѣлить барыши пополамъ съ желѣзно-дорожнымъ обществомъ. Синдикатъ бралъ на себя всѣ расходы, кромѣ штемпельнаго налога въ Голландіи и Германіи (0,5%) и расходовъ по изготовленію бумагъ. Заемъ Рыбинскаго общества былъ займомъ конверсіоннымъ, такъ какъ предназначался для выкупа 5%-ыхъ старыхъ облигацій общества на сумму (за срочнымъ по-

---

[1]) Оффиціальный источникъ (свѣд. государ. контр. 1899 г. стр. 46) даетъ цифру 95,5%.

[2]) Мендельсонъ, Варшауэръ, Блейхредеръ, Discontogesellschaft, Handelsgesellschaft.

[3]) Международный, Волжско-Камскій, учетный и ссудный, Русскій для внѣшней торговли банки.

гашеніемъ) 1.119.000 тал.+1.153.774 £+2.125.000 руб. кред. Сумма новаго займа была опредѣлена въ 21.121.509,8 руб. зол. (31.682.265 р.)=68.443.000 м.=40.552.477 фл.=3.350.284,17 £, съ паритетомъ 1000 мар.=308,60 р. з.=592,50 фл.=48 £ 19 sh. съ погашеніемъ въ теченіе 59 лѣтъ съ 1 іюня 1896 г., погасит. множитель въ полугодіе—0,21397. Заемъ *Московско-Кіево-Воронежской ж. д.* (въ цѣляхъ сооруженія новыхъ линій) выпускался въ суммѣ 27.704.873,60 руб. зол. (41.557.310 руб.)=89.776.000 мар.= 53.192.280 фл.=4.394.535 £ съ паритетомъ предыдущаго займа. Погашеніе займа разсчитано было также въ теченіе 59 лѣтъ, но начиная съ 1 апрѣля 1896 г. (погасит. множитель въ полугодіе 0,21872%). Дѣйствительный процентъ интересовъ при нариц. 4% и съ курсомъ реализаціи въ 97% опредѣлится по обоимъ займамъ въ 4,235 и 4,236% (съ учетомъ герб. сбора). Берлинскія фирмы взяли на себя реализацію 42½% Рыбинскаго и 51% Кіевскаго займа, русскія 50 и 40%, Ротшильдъ 3⅓ и 4%, Липманъ 4⅙ и 5% [1]). При открытіи подписки (въ декабрѣ 1895 г.) настроеніе денежныхъ рынковъ не было особенно благопріятно (вслѣдствіе разстройства дѣлъ на Вѣнской биржѣ). Тѣмъ не менѣе въ первый же день открытія подписки въ Берлинѣ записались на 340 мил. мар., въ Амстердамѣ на 90 мил. мар. [2]), а немного спустя тотъ же синдикатъ принялъ на себя реализацію еще и третьяго русскаго 4%-го займа—*Владикавказской ж. д.* на сумму 17.508.729 р. з. (26.263.094)=56.736.000 мар. съ паритетомъ двухъ предыдущихъ займовъ уже по курсу 97¼ за 100. Погашеніе этого займа было разсчитано на 60 лѣтъ, начиная съ 1 апрѣля 1896 г. (погасит. множитель въ полугодіе—0,20933%), дѣйствительный процентъ интересовъ составилъ 4,220% (съ учетомъ герб. сбор.). Размѣщеніе и этого займа не встрѣтило затрудненій. Вся сумма реализованныхъ заграницею въ 1895 г. займовъ составила 66.335.113 р. з. (99.502.669½ р.) съ выручкой по нимъ въ 64.388.831 р. 44 к. з.= =96.583.247 р. 16 к. Что касается до *внутреннихъ* займовъ, то таковые были произведены приблизительно на такую же сумму, именно на 98.095.700 р., при чемъ опять-таки, какъ и въ предыдущіе годы, главную роль въ дѣлѣ размѣщенія этихъ займовъ сыграли госуд. банкъ и госуд. сберегательныя кассы, накопленныя которыми суммы и дѣлали легко осуществимыми затѣяныя кредитныя операціи. Общій порядокъ реализаціи былъ принятъ такой, что госуд. банкъ покупалъ у обществъ частныхъ ж. дорогъ облигаціонные гарантированные займы по опредѣленной твердой цѣнѣ, изъ ко-

---

[1]) Дѣло особ. канц. 1895. № 61.

[2]) Вѣстн. фин. 1895 г. № 50.

торой еще 1% съ нариц. суммы займа удерживался въ пользу правительства, какъ гербовый сборъ, а также изв. сумма и въ возмѣщеніе расходовъ по изготовленію бумагъ, при чемъ банкъ обязывался взнести условленную сумму въ опредѣленные сроки въ нѣсколько пріемовъ (не рѣдко на разстояніи двухъ—трехъ лѣтъ). Общество жел. дороги по мѣрѣ полученія изъ банка слѣдуемыхъ суммъ передавало соотвѣтствующую партію облигацій, тиражъ которыхъ производился уже сразу за истекшіе сроки, послѣ поступленія *всѣхъ* облигацій въ распоряженіе банка, который при первой возможности передавалъ ихъ въ сберегательныя кассы, обыкновенно по своей цѣнѣ. Такимъ путемъ были реализованы въ 1895 г. [1]: 1) 4%-ый облигац. заемъ о-ва *М. Я. Архангельской* ж. д. на сумму 27.500.000 р. кред. срокомъ на 48 лѣтъ, съ 1 января 1895 г. по 1 января 1943 г. (погасит. множитель 0,718065%) по 93 за 100, или изъ 4,252% дѣйств.; 2) 4%-ый облигаціон. заемъ *Юго-Восточныхъ* ж. д. на 19.500.000 р. кред. срокомъ на 58 лѣтъ съ 1 мая 1895 г. по 20 іюня 1953 г., съ ежегоднымъ платежомъ въ 4,44716%,—по 95.5 за 100, т. е. изъ 4,084% дѣйств.; 3) 4%-ый облиг. заемъ *Московско-Казанской* ж. д. на 7.500.000 руб. кред. срокомъ на 50½ лѣтъ съ середины 1895 г. по 31 дек. 1945 г. съ ежегоднымъ платежомъ въ 4,626024%,—по курсу 95¾ за 100, или изъ 4,089% дѣйств.; 4) второй того же года 4%-ый заемъ *М. Яр. Архангельской* ж. д. на сумму 20.780.700 р. срокомъ на 48 л. считая съ 1895 г. по 1 янв. 1843 г. съ ежег. платежомъ въ 4,718065%, по курсу 96 за 100, или изъ 4,08% дѣйств. (заемъ этотъ предназначался между прочимъ для конверсіи прежнихъ 5%-ыхъ облигацій о-ва выпуска 1886 г. на сумму 2.536.000 р. кр. и пріобрѣтенія Шуйско-Ивановской ж. д.), 5) 4%-ый обл. заемъ *М. Кіево-Воронежской* ж. д. на сумму 4.750.000 р. кр. нар. срокомъ на 60 лѣтъ, начиная съ 1895 года по 14 февраля 1955 года съ ежег. платежомъ въ 4,420185% по курсу 96 за 100, или изъ 4,051% дѣйств.; 6) 4%-ый обл. заемъ о-ва *Юго-Восточныхъ* ж. д. на 17.365.000 р. срокомъ на 58 лѣтъ съ 1895 г. по 20 іюня 1953 г. съ ежег. платежомъ въ 4,457126% по 94 за 100 или изъ 4,171% дѣйств. Присоединяя сюда еще одинъ маленькій заемъ о-ва *М. А. Архангельской* ж. д. на 700.000 р. изъ 4% инт. съ погасит. множителемъ въ 0,478932%, реализованный по 95¼ за 100 (изъ 4,126% инт. дѣйств.), получимъ всю выручку частныхъ ж. д. обществъ за 1895 г. въ 92.857.072 р., а за вычетомъ 1% на расходы—91.876.115 р. Госуд. банкъ, принявшій всѣ эти займы въ 1895 г.,

---

[1]) См. Дѣло кред. канц. 1895 г. № 22, 37.

перепродалъ большую часть ихъ сбер. кассамъ въ томъ же году, другая часть была продана въ слѣдующемъ 1896 г. [1]), когда самостоятельныя новыя кред. операціи частныя ж. д. общества временно пріостановили.

Въ 1897 г. гарантированные ж. д. займы возобновляются. Въ первой половинѣ этого года былъ подписанъ рядъ контрактовъ съ тѣмъ же синдикатомъ, который брался за реализацію ж. д. гарантированныхъ займовъ въ 1895 г. съ присоединеніемъ къ нему коммерческаго частнаго банка въ Москвѣ и русскаго торгово-промышленнаго банка, о принятіи синдикатомъ *четырехъ* облигаціонныхъ 4%-ыхъ гарантированныхъ русскимъ правительствомъ ж. д. займовъ съ освобожденіемъ ихъ отъ всякихъ русскихъ налоговъ. Именно [2]). 1) *Владикавказской* ж. д. на 64.000.000 мар.=19.750.400 р. з., (29.625.600 р.)=37.920.000 фл.=3.132.800 £ срокомъ на 58 лѣтъ съ окт. 1897 (погасит. множитель въ полугодіе—0,22358%); 2) *Московско-Ярославско-Архангельской* на 33.000.000 мар.= 19.552.500 фл.=1.615.350 £ = 10.183.800 р. з. (15.275.700 р.) срокомъ на 45½ лѣтъ съ 1 окт. 1897 г. (погасит. множ. въ полугодіе—0,395101%); 3) *Московско-Виндаво-Рыбинской* ж. дор. на 22.100.000 мар.=13.094.250 фл.=1.081.795 £=6.820.060 р. з. (10.230.090 р.) срокомъ на 57½ лѣтъ съ 1 окт. 1897 (погасит. множитель—0,2286%); 4) *Рязанско-Уральской* ж. д. на 77.000.000 мар.=23.762.200 руб. зол. (35.643.300 р.)=45.622.500 фл.= 3.769.150 £ срокомъ на 49½ лѣтъ, считая съ ноября 1897 г. (погасит. множитель въ полугодіе=0,3277%). Синдикатъ принималъ всѣ четыре займа по твердому курсу 98⅜, но ½% вычиталось на гербовый сборъ заграницей, такъ что ж. д. общество получало только 97,875% [3]), да и изъ этой суммы предстоялъ еще расходъ по изготовленію самыхъ облигацій. Дѣйствит. процентъ интересовъ по этимъ займамъ составилъ (въ зависимости отъ сроковъ погашенія): для Владикавказской ж. д. 4,159%, для М.-Я.-Архангельской—4,177%, для Рыбинской 4,16% и для Рязанско-Уральской—169%. Эмиссіонный курсъ для этихъ займовъ былъ принятъ въ 100½%, т. е. коммиссія банкировъ составила 2⅛%. Несомнѣнно 3%-ый заемъ, реализованный на Парижскомъ рынкѣ въ предыдущемъ 1896 г. изъ 3,38% дѣйств. интереса, представляется гораздо болѣе выгоднымъ [4]). Гарантированные ж. д. займы были цѣликомъ размѣщены на германскомъ и отчасти на голланд-

---

[1]) Отч. сбер. кассъ за 1895 г. и 1896 г. прил. № 1.

[2]) Дѣло кред. канц. 1897 г. №№ 41, 42, 43 и 44.

[3]) Свѣд. г. контр. за 1899 стр. 46—49.

[4]) Рус. госуд. кредитъ, т. III гл. II стр. 266.

скомъ рынкѣ, хотя поминально русскіе банки взяли 40% всей выпускной суммы займовъ Владикавказской, Рязанско-Уральской и М. Я. Архангельской ж. д. и 50% Рыбинской. Во второй половинѣ того же 1897 г. (1 авг.) былъ подписанъ контрактъ съ берлинской формой Мендельсонъ и петербургскимъ международнымъ банкомъ о принятіи ими (каждымъ по 50%) на условіяхъ совершенно тожественныхъ съ перечисленными четырьмя займами 4%-аго займа *Юго-Восточныхъ* ж. д. [1]) на 14.538.146 р. з. (21.807.219 р.)= 47.110.000 мар.=27.912.675 фл.=2.306.034 £ срокомъ на 55 лѣтъ съ ноября 1897 г. (погасит. множ. 0,25539% въ полугодіе [2]), дѣйств. % интересовъ по которому составляетъ при курсѣ 97.875%—4,162%. Для всѣхъ пяти займовъ, какъ и для займовъ 1895 г., правительство отказывалось отъ права конверсіи на 10 лѣтъ. Вся сумма ихъ составила въ 1897 г. 243.210.000 мар.=75.054.606 руб. з.= 112.581.909 р., т. е. нѣсколько болѣе. чѣмъ въ 1895 г. За то на внутреннемъ рынкѣ въ этомъ году размѣщено было самое ничтожное количество гарантированныхъ ж. д. облигацій. Именно заемъ *М. Я. Архангельской* ж. д. изъ 4% съ погашеніемъ въ теченіи 46½ лѣтъ (погасит. множитель—0,771718%) на сумму 8.400.000 р. кр. былъ пріобрѣтенъ цѣликомъ сберег. кассами по 96 за 100 [3]), т. е. изъ 4,086% дѣйств. и заемъ *Московско-Казанской* жел. д. изъ 4% съ погашеніемъ въ 46½ лѣтъ (погасит. множитель=въ полугодіе 0,335383%) на сумму 27.300.000 р. нар. кр. былъ пріобрѣтенъ Госуд. Банкомъ для перепродажи сберегательнымъ кассамъ) въ суммѣ 20.500.000 р. по 95 /4 за 100, остальная же часть займа была реализована по 97½ [4]), уплата герб. сбора и всѣ расходы были возложены, какъ всегда, на ж. д. общества. Средній курсъ реализаціи послѣдняго займа опредѣлился въ 95,81% [5]), а дѣйствительный % интересовъ составилъ, слѣдов., 4,096%. (Съ учетомъ куп. налога) Оба займа на сумму 35.700.000 р. кред. дали выручку для нуждъ обществъ въ 33.596.850 руб. [6]). Еще на меньшую сумму выпущено было и пріобрѣтено государственнымъ банкомъ для сбер. кассъ гантированныхъ займовъ частныхъ ж. д. обществъ въ 1898 г. Это были: 1) помянутый выше 4% заемъ *Ивангородъ-*

---

[1]) Дѣло кред. канц. 1897, № 52.

[2]) Свѣд. г. контр. за 1899 г. погасит. множ. за годъ показанъ въ 0,51070 ошибочно вмѣсто 0,51078 (стр. 49).

[3]) Свѣд. г. контр. за 1899 г. стр. 48. Отч. сбер. кассъ за 1897 г. прил. 1.

[4]) Дѣло кред. канц. 1899 г. № 27.

[5]) Свѣд. г. контр. за 1899 г. стр. 47, опредѣл. этотъ курсъ въ 95,25; свѣд. 1900 г. стр. 43 въ 96,28%

[6]) Къ свѣд. г. контр. выручка по 27.300.000 р. займу М.-Казанской жел. д. по курсу 95¼ опредѣлена въ 27.170.325 р. вмѣсто 26.003.250 р., т. е. курсъ взятъ въ 99,525 за 100.

Домбровской ж. д. на сумму 7.527.300 р. нар., (срокомъ на 36 лѣтъ) принятый по курсу 97,5% (дѣйств. проц. интер.=4,019%) и 2) 4%-ый заемъ о-ва *Московско-Казанской* жел. дор. на сумму 11.000.000 р. кр. срокомъ на 47½ лѣтъ (погасит. множитель въ полугодіе 0,359604%) считая съ 1 мая 1898 г., принятый Г. Банкомъ по курсу 97 за 100 съ обязательствомъ внести эти деньги въ шесть сроковъ (съ мая по октябрь 1898 г.) по мѣрѣ передачи въ сбер. кассы [1]) Дѣйств. проц. по этому займу=4,02%. Но внѣшніе займы въ 1898 г. продолжались съ прежнимъ усердіемъ, какъ усердно и спѣшно доканчивались въ этомъ году и конверсіонныя госуд. операціи. Для переговоровъ [2]) объ этихъ новыхъ гарантированныхъ казною ж. д. займахъ пріѣхалъ въ Петербургъ уполномоченный берлинской группы банкировъ нѣкто Артуръ Фишель (это была та же группа, которая реализовала займы частныхъ ж. дор. обществъ въ 1895—1897 г.г.), который совмѣстно съ представителемъ амстердамской фирмы Липманъ, Розенталь и К°, четырьмя Петербургскими и однимъ Московскимъ (частнымъ коммерческимъ) банками подписалъ контрактъ о реализаціи 4%-ыхъ гарант. ж. д. займовъ въ общемъ на сумму 223.325.000 мар. нар. по курсу 98⅝ за 100 съ возложеніемъ всѣхъ расходовъ на синдикатъ, кромѣ ½%-аго заграничнаго штемпельнаго сбора и расходовъ по изготовленію облигацій и съ опредѣленіемъ эмиссіоннаго курса въ 100¾ (еслибы курсъ взятъ былъ выше, то прибыль должна была дѣлиться пополамъ между синдикатомъ и ж. д. обществами). Отъ права конверсіи правительство отказывалось на 10 лѣтъ, займы освобождались отъ русскихъ налоговъ. Это были займы обществъ: 1) *Юго-Восточныхъ* ж. д. на 20.631.453 р.=44.570.000 мар.=26.296.300 гул.=2.181.701 £ срокомъ на 54 года съ 1 ноября 1898 г. (погасит. множ.=0,26709% въ полуг.); 2) *Владикавказской* желѣз. дор. на 15.321.990 р.=33.100.000 мар.=19.529.000 фл.=1.620.245 £ срокомъ на 57 л. съ 1 окт. 1898 г. (пог. множ. въ полугодіе=0,23367%); 3) *М.-Виндаво.-Рыбинской* ж. д. на 32.683.054½ руб.=70.605.000 мар.=41.656.950 фл.=3.456.114 £ 15 sh съ 1 окт. 1898 г. срокомъ на 56½ лѣтъ (погас. множитель въ полугодіе=0,2389%); 4) *Рязанско-Уральской* жел. дор. на 39.832.545 руб.=86.050.000 мар.=50.769.500 фл.=4.212.147 £ 10 sh срокомъ на 48½ лѣтъ съ 1 окт. 1898 г. (погасит. множитель=0,34324% въ полугодіе). Дѣйств. процентъ интересовъ по этимъ займамъ опредѣлится (въ зависимости отъ ихъ сроковъ), считая по 98,125%, какъ принято въ оффиціальныхъ отчетахъ, по первому займу въ 4,148%,

[1]) Дѣло кред. канц. 1898 № 41. От. сбер. кассъ за 1898 г. стр. 12.
[2]) Дѣло кред. канц. 1898 г. № 40, 42, 43, 44, 45.

по второму въ 4,145%, по третьему въ 4,146%, по четвертому въ 4,156%. Всего въ русской валютѣ сумма займовъ этихъ составила 108.469.042 р. нар. съ выручкой въ 106.435.247 руб. Въ общемъ русскіе банки оставили за собою до 33—40% всей суммы реализованныхъ займовъ, остальное взяли банкиры заграничные, но, какъ и раньше, русская часть также была перепродана заграницу— въ Германію и Голландію.

Мы видѣли, что всѣ, выпущенные въ 1895—1898 г. русскіе гарантированные золотые займы, въ общемъ на сумму свыше 320 мил. руб. нар., были разсчитаны только на германскій, голландскій и отчасти на англійскій рынки, почему и паритетъ облигацій былъ обозначенъ только на валюту этихъ странъ. Самый выгодный для насъ рынокъ—французскій былъ намѣренно исключенъ: ни одна французская фирма не была привлечена къ участію въ реализаціи гарантированныхъ займовъ, паритетъ которыхъ не былъ обозначенъ на франки и купоны которыхъ не оплачивались во Франціи. Какую цѣль преслѣдовало при этомъ наше финансовое вѣдомство, вообще склонное придавать нашимъ внѣшнимъ займамъ характеръ настоящей *международной* цѣнности, сообщая имъ паритетъ въ русской, французской, германской, англійской, голландской, сѣверо-американской, а иногда и скандинавской валютахъ? Прежде всего, конечно, желаніе создать для нашихъ бумагъ, помимо французскаго, еще и другіе (голландскій и германскій) рынки, съ которыхъ множество бумагъ, раньше на нихъ выпущенныхъ, ушло во Францію,—создать рынки прочные, затруднивъ всячески уходъ съ нихъ новыхъ бумагъ (этимъ затрудненіемъ было отсутствіе паритета на франки и неназначеніе фирмъ для оплаты купоновъ, также неоплата при выпускѣ штемпельнаго французскаго сбора при оплатѣ германскаго и голландскаго). Другою цѣлью былъ показать французамъ, что мы можемъ для реализаціи своихъ займовъ обходиться и безъ ихъ помощи, ибо въ это время во Франціи распространялись брошюры и печатались статьи, гдѣ Россія обвинялась въ эксплоатаціи дружественной Франціи съ цѣлью добывать необходимые для покрытія бюджетныхъ *дефицитовъ* займы. Наконецъ, незаключеніе займовъ во Франціи являлось протестомъ противъ проэктировавшагося тогда обложенія французскимъ правительствомъ иностранныхъ займовъ особыми сборами, направленными въ значительной мѣрѣ именно противъ Россіи. М-во ф-овъ [1]), при извѣстіи о представленіи (въ октябрѣ 1896 г.) законопроэкта о $4^1/_2$%-мъ обложеніи дохода съ иностранныхъ бумагъ во Франціи, сдѣлало даже (черезъ наше м-во иностр. дѣлъ)

[1]) Дѣло кред. канц. 1898 г. № 52.

соотвѣтствующее представленіе франц. правительству на счетъ неудобства такого обложенія, препятствующаго обращенію нашихъ цѣнностей во Франціи. Такое же представленіе сдѣлано было и по поводу повышенія штемпельнаго налога на нариц. капиталъ выпускаемыхъ во Франціи въ обращеніе бумагъ съ 0,5% до 1%. Французское правительство отвѣтило жалобами, что Россія оказываетъ предпочтеніе при помѣщеніи своихъ ж. д. бумагъ—германскому и голландскому рынку, жалобами, понятными въ ту пору (1896—1898 г.г.) разцвѣта нашего госуд. кредита, когда въ Россію притекали иностранные капиталы даже въ сомнительныя предпріятія, и, слѣд., займы наиболѣе солидныхъ и доходныхъ ж. д. обществъ, да еще гарантированные изъ высокаго по тому времени процента, представлялись особенно заманчивыми. М-во ф-овъ возражало, что это предпочтеніе—вынужденное, такъ какъ объясняется неустойчивостью французскаго фискальнаго законодательства относительно иностранныхъ займовъ, благодаря чему, напр., гербовый сборъ съ 0,15% въ 1896 г. былъ повышенъ до 0,5%, а по закону 14 апр. 1898 г. даже до 1%. Отъ этого многія банкирскія фирмы, раньше оплачивавшія иностранные купоны, отказываются отъ этой обязанности въ виду установленной строгой ихъ отвѣтственности за неисправную уплату казнѣ сборовъ отъ иностранныхъ бумагъ. Такъ бр. Ротшильдъ отказались отъ оплаты 5% облигацій Ломбардскихъ ж. д., Вернъ и К° отъ оплаты 4½%-ыхъ облигацій нашего общества Ивангородъ-Домбровской ж. д., тѣ же Ротшильдъ отъ оплаты облигацій нашихъ Юго-Восточныхъ ж. д. и т. д. Кромѣ того французскій законъ 14 апр. 1898 г. постановилъ, что финансовыя порученія иностранныхъ обществъ не могутъ быть исполняемы во Франціи иначе, какъ подъ условіемъ, чтобы заинтересованныя общества уплачивали кассѣ тѣ же сборы, какими обложены общества французскія, конечно, на то только количество бумагъ, которое обращается во Франціи, однако жъ не менѣе какъ съ $^2/_{10}$ общаго количества выпуска. Налогъ уплачивается впередъ по третямъ или полугодіямъ, и общества обязаны имѣть представителя, отвѣчающаго за уплату налога (количество подлежащихъ обложенію бумагъ ежегодно опредѣляется особой постоянной коммисіей, состоящей при м-рѣ ф-овъ). Иностранныя общества дѣлятъ на общую сумму причитающихся съ нихъ во Франціи сборовъ всѣ купоны, гдѣ бы они ни оплачивались, и сообразно съ этимъ дѣлаютъ вычетъ со всѣхъ держателей, въ томъ числѣ и съ находящихся внѣ Франціи. Весь налогъ на цѣнныя бумаги составлялъ: 1) 1,2% съ нариц. ихъ суммы, выпущенной единовременно (droit de timbre), или по 0,06% съ нариц. суммы выпуска ежегодно, 2) при переводѣ именной бумаги

въ бумагу на предъявителя и наоборотъ—0,5%, а при переходѣ предъявит. бумагъ—по 0,2% (droit de transmission), считая по средней биржевой цѣнѣ предыдущаго года, 3) подоходный налогъ въ 4% (l'impôt sur le revenu). Наше м-во ф-овъ естественно находило этотъ порядокъ неудобнымъ и вычетъ у держателей облигацій и купоновъ русскихъ бумагъ крайне нежелательнымъ. Налогъ оказывался непосильнымъ уже потому, что русскихъ ж. д. бумагъ во Франціи обращалось очень немного, а налогъ приходилось платить въ предположеніи, что тамъ размѣщенъ весь выпускъ. Тѣмъ не менѣе представленіе нашего финансоваго вѣдомства осталось безъ послѣдствій, и въ виду отказа (за полною невозможностью) банкирскихъ фирмъ оплачивать купоны нѣкоторыхъ гарантир. ж. д. облигацій, наше м-во ф-овъ поручило своимъ корреспондентамъ-банкирамъ просто *покупать купоны* сказанныхъ облигацій и затѣмъ уже отсылать ихъ для обмѣна въ Голландію, Германію или Россію. Здѣсь выступаютъ съ особою яркостью неудобства выпуска гарантированныхъ правительствомъ частныхъ займовъ вмѣсто государственныхъ. Госуд. займы не могутъ подлежать такимъ стѣсненіямъ, какія придуманы для частныхъ обществъ, и слѣд., свободнѣе въ дѣлѣ выбора рынка. Конечно, можно утѣшаться тѣмъ, что свѣтъ не клиномъ сошелся, и даже лучше, если точно опредѣлены рынки размѣщенія тѣхъ или другихъ нашихъ займовъ. Но во первыхъ ничто не мѣшаетъ и другимъ государствамъ ввести у себя обложеніе бумагъ иностр. обществъ, подобное французскому, а во вторыхъ иногда возможность передвиженія бумагъ съ одного рынка на другой крайне желательна (въ случаѣ враждебныхъ дѣйствій со стороны какого-либо отдѣльнаго рынка, какъ это имѣло мѣсто въ серединѣ 1880-ыхъ годовъ, когда такія дѣйствія со стороны германскаго и лондонскаго рынковъ привели бы насъ къ самымъ печальнымъ результатамъ, если бы наши бумаги не имѣли возможности перекочевать на французскій рынокъ).

Со второй половины 1898 г. начинается денежный кризисъ въ З. Европѣ, отразившійся сейчасъ же крайне неблагопріятно и на разцѣнкѣ нашихъ процентныхъ бумагъ. Сталъ сильно сокращаться притокъ къ намъ иностранныхъ капиталовъ, мало-по-малу разразился промышленный кризисъ. Пріостановить постройку жел. дорогъ, столь сильно поддерживающую нашу металлургическую промышленность и вообще усиливающую заработки, а съ тѣмъ вмѣстѣ податную способность населенія, конечно, было бы крайне нецѣлесообразно, это значило бы еще болѣе осложнить и безъ того неблагопріятно складывавшіяся обстоятельства, наличность которыхъ м-во ф-въ, кстати сказать, дов. энергически сперва отрицало. Въ

*

виду попрежнему неблагопріятнаго для насъ расчетнаго баланса м-во ф-въ не могло не сдѣлать попытки прибѣгнуть опять къ заграничнымъ займамъ; но переговоры съ германской группой, реализовавшей ж. д. займы въ предшествовавшіе годы, не привели къ благопріятнымъ результатамъ въ виду невыгодности для насъ ихъ условій (предлагался курсъ реализаціи въ 94% для 4%-хъ займовъ, при томъ же самую ничтожную сумму [1]). Поэтому м-во ф-въ рѣшило прибѣгнуть къ помощи англійскаго и даже американскаго рынковъ. Къ англійскому рынку обратились для реализаціи новаго 4%-го займа *М.-В. Рыбинской* ж. д. Переговоры велъ съ англійскими банкирами давній корреспондентъ нашего м-ва ф-въ Мендельсонъ въ Берлинѣ, такъ какъ непосредственно къ англійскимъ биржевымъ сферамъ обратиться не рѣшились, находили лучшимъ сперва позондировать почву. Одинъ изъ Лондонскихъ банкировъ Генри Шрёдеръ и К° согласился принять участіе въ реализаціи гарантированнаго займа названной ж. д., но только въ компаніи съ берлинскими, амстердамскими и русскими банками. Сама фирма Шрёдеръ брала только 17% всей суммы займа, 43% брали берлинскія фирмы (Мендельсонъ, Блейхредеръ, Варшауеръ, Discontogesellschaft и Handelgesellschaft), 7% Липпманъ въ Амстердамѣ и 33% Петербургскіе банки. Между тѣмъ сумма займа было совершенно ничтожная: 2.975.000 £=28.113.750 р.=60.690.000 мар.=35.700.000 фл., срокъ займа опредѣлялся въ 55 лѣтъ начиная съ 1 янв. 1900 г., погасит. множитель=0,52312% ежегодно. Синдикату было предоставлено реализовать заемъ по курсу 99 за 100, въ то время какъ русскій $3^1/_2$%-й заемъ одновременно (конецъ мая 1899 г.) котировался на Берлинской биржѣ по $97^3/_4$—$98^1/_4$, 4%-ая рента по 100—$100^3/_4$, даже 3%-ный заемъ по 92 [2]). Слѣдовательно, особой трудности размѣстить новый заемъ не представлялось, тѣмъ болѣе заемъ ж. д. общества, весьма прочно поставленнаго, дивиденды котораго составляли въ послѣдніе годы $6^1/_2$—8%, гарантированный правительствомъ, навсегда освобожденный отъ всякихъ русскихъ налоговъ и неподлежащій конверсіи въ теченіе 10 лѣтъ. Синдикатъ за свои услуги выговорилъ $2^1/_4$% съ нарицъ. капитала и кромѣ того потребовалъ отнесенія всѣхъ расходовъ (кромѣ расходовъ по выдачѣ временныхъ свидѣтельствъ) на общество (главный расходъ — уплата штемпельнаго сбора). Старанія синдиката муссировать заемъ имѣли однако весьма слабый успѣхъ. Всегда враждебная намъ англійская

---

[1]) Ср. Дѣло кредитной канц. 1899 г. № 22.

[2]) Дѣло кред. канц. 1899 г. № 53 (письмо Мендельсона).

печать, съ органомъ Сити Times'омъ во главѣ, сдѣлала все отъ нея зависящее для него, чтобы подорвать въ глазахъ публики выгодность русскаго займа, не менѣе старались въ томъ же направленіи многіе органы германской прессы. Заемъ, конечно, былъ покрытъ по подпискѣ съ избыткомъ и въ Лондонѣ, и въ Амстердамѣ, и въ Берлинѣ, какъ это и всегда бываетъ, если банкирскій синдикатъ принялъ заемъ заранѣе по твердой цѣнѣ. По крайнѣ мѣрѣ лондонскія и берлинскія газеты увѣряли, что въ Лондонѣ публика на заемъ не подписалась вовсе, а банкиры подписались только на 25%, и что заемъ былъ разобранъ въ Голландіи и Германіи. Послѣднее было совершенно справедливо, и попытку «завоевать» лондонскій рынокъ, сдѣланную въ 1899 г. нашимъ м-омъ ф-въ приходится, къ сожалѣнію, признать неудачной. Но м-во ф-въ радовалось и этому, болѣе чѣмъ сомнительному, успѣху, особенно въ виду того что лондонская биржа отмѣчала заемъ Рыбинскаго Общества на $1^1/_8$—$1^7/_8$% выше эмиссіонной цѣны. За неимѣніемъ возможности сравнить наши «успѣхи» съ успѣхами или неудачами другихъ к. л. крупныхъ державъ, м-во ф-въ обратило вниманіе на то, что въ концѣ мая того же 1899 г. открыта была въ Лондонѣ подписка на 4%-й Японскій заемъ въ суммѣ 10.000.000 £ по курсу 90 за 100 и что, несмотря на участіе въ выпускѣ займа солидныхъ банковыхъ фирмъ, подписка потерпѣла полную неудачу, изъ публики подписались едва на $^1/_{10}$ займа а $^9/_{10}$ банкиры должны были оставить за собою. (Изъ этого, однако, видно, что англійскіе банкиры нашли возможнымъ купить японскій заемъ на очень крупную сравнительно съ русскимъ займомъ сумму). Особенно же радовало нашего м-ра ф-въ, что биржа немедленно по выпускѣ японскаго займа отмѣтила его на $1^3/_4$% ниже эмиссіонной цѣны. Объ этомъ провалѣ японскаго займа и объ «успѣхѣ» нашего м-ръ ф-въ входилъ даже съ особымъ всеподданнѣйшимъ докладомъ [1]). Паденіе нашего кредита было, слѣдовательно, уже очень сильное, когда его приходилось сравнивать съ кредитомъ такого государства, какъ Японія, и это въ ту пору, когда русскія 3%-ыя бумаги еще котировались не ниже 3%-хъ германскихъ на Берлинской биржѣ. Ясно, что моментъ рѣзкаго паденія цѣнъ на наши бумаги былъ уже недалекъ. За вычетомъ всѣхъ расходовъ по М.-В.-Рыбинской ж. д. займу, было выручено 95,91 за 100 [2]), т. е. стоимость займа=4,279% дѣйств. интереса. Еще менѣе успѣшной оказалась попытка помѣщенія нашихъ бумагъ на американскомъ рынкѣ. Прежде всего обратиться непосред-

[1]) Дѣло кред. канц. 1899 г. № 41.

[2]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1899 г. стр. 47. По свѣд. контр. 1900 г. стр. 43 даже—95,94%.

ственно къ американцамъ не рискнули, какъ не рискнули обратиться и къ англичанамъ. Переговоры велъ Петербургскій международный банкъ съ дѣйствующимъ у насъ отдѣленіемъ американскаго страхового общества «Нью-Іоркъ», снесшимся уже отъ себя съ американскими банкирами. Операція оказалась возможной въ виду заказа въ С. Америкѣ нѣсколькихъ нашихъ военныхъ судовъ: заказъ обусловленъ былъ займами, займы заказами. Другое дѣло, зачѣмъ было намъ дѣлать заграничные заказы, не давая которыхъ, мы могли бы и займовъ не заключать заграницей. Вѣроятно, хотѣли ознакомить американцевъ съ русскими бумагами, имѣя въ виду реализацію въ Америкѣ нашихъ займовъ въ будущемъ. Какъ бы то ни было, но о-во «Нью-Іоркъ» взялось реализовать два займа (гарантированныхъ правительствомъ) нашихъ ж. д. обществъ: 1) 4%-ыя облигаціи *Юго-Восточныхъ* ж. д. на 3.200.000 дол.=6.217.600 р. нар. срокомъ на 53 года съ ежегоднымъ платежемъ (включая погашеніе) въ $4,_{571915}$% съ 1 янв. 1900 г. 2) 4%-ыя облигаціи *Владикавказской* ж. д. на 6.800.000 дол.=13.212.400 р. съ погашеніемъ въ 56 лѣтъ и съ платежемъ по $4,_{500487}$%. «Нью-Іоркъ» бралъ 80% всей нариц. суммы займовъ, Международный банкъ—20% по твердой цѣнѣ въ $96^3/_4$ за 100, при которой дѣйств. % интересовъ по первому займу составлялъ $4,_{232}$%; а по второму—$4,_{226}$%. Вырученныя суммы по займамъ правительство оставляло за собою для разсчета по американскимъ заказамъ, а ж. д. обществамъ выдавало соотвѣтствующія суммы въ русской валютѣ. Кромѣ заграничныхъ займовъ на сумму 47.543.750 руб., правительство не смотря на стѣсненныя обстоятельства 1899—1900 гг., не остановило пріобрѣтенія гарантированныхъ ж. д. займовъ также за счетъ государственнаго банка и сберегательныхъ кассъ. Именно были реализованы за это время [1]): 1) 4%-ный заемъ *М.-Казанской* ж. д. на 12.000.000 р. срокомъ на $46^1/_2$ лѣтъ и съ платежемъ въ $4,_{753736}$% ежегодно—по курсу $95,_{25}$ за 100, или изъ $4,_{132}$% дѣйств. интереса; 2) 4%-ый заемъ *Моск.-Кіево-Воронежской* ж. дороги срокомъ на $56^1/_2$ лѣтъ съ платежемъ въ $4,_{467336}$% ежегодно на сумму 10.000.000 руб. нариц.—по курсу $96^1/_2$ за 100,—или изъ $4,_{051}$% дѣйств. интер. 3) 4%-ый заемъ того же о-ва *М.-К.-Воронежской* ж. д. на сумму 15.750.000 р. срокомъ на 56 лѣтъ съ ежегоднымъ платежемъ по $4,_{48852}$%—по курсу $95^1/_4$ за 100, или изъ $4,_{103}$% дѣйств.; 4) 4%-ый заемъ о-ва *Московско-Ярославско-Архангельской* ж. д. на 7.512.000 р. нар. срокомъ на $43^1/_2$ года и съ платежемъ въ $4,_{8695}$% ежегодно—по курсу $94^1/_2$ за 100, или изъ $4,_{196}$% дѣйств.; 5) два 4%-хъ

---

[1]) Дѣло кред. канц. 1899 г. №№ 26 и 27 и 1900 № 22.

займа о-ва *Рязанско-Уральской* ж. дор., каждый на сумму 10.000.000 руб. нар. срокомъ на 48 лѣтъ съ платежемъ по 4,702626% ежегодно,—по курсу одинъ 96¼ а другой—94½ за 100, или изъ 4,065% и 4,176% дѣйств.; 6) 4%-ый заемъ о-ва *Московско-Казанской* ж. д. на 7.800.000 руб. нар. срокомъ на 45½ лѣтъ съ платежемъ по 4,790202% ежегодно—по курсу 93 за 100, или изъ 4,289% дѣйств.; 7) 4-ый заемъ *Рязанско-Уральской* ж. д. на 16.130.000 р. нар. срокомъ на 47 лѣтъ съ платежемъ ежегодно по 4,736236%—по курсу 93 за 100, или изъ 4,280% дѣйств. Всего въ 1899—1900 г.г. на нариц. капиталъ въ 89.192.000 р. Въ 1901 г., когда обстоятельства наши нѣсколько стали улучшаться, прибѣгли опять въ усиленномъ размѣрѣ къ заграничному кредиту, не оставляя безъ вниманія и рессурсы сберег. кассъ. Послѣднія пріобрѣли: 1) 4%-ыя гарантир. облигаціи *М.-В.-Рыбинской* ж. д. на нариц. капиталъ 25.000.000 р. срокомъ на 54 г. съ ежег. платежемъ по 4,53417%, 2) 4%-ыя обл. о-ва *Владикавказской* ж. д. на сумму 12.000.000 р. нар. срокомъ на 55 лѣтъ съ платежемъ въ 4,510778%; 3) 4%-ыя облигаціи о-ва *Рязанско-Уральской* ж. д., на 10.000.000 р. нар. срокомъ на 46 лѣтъ съ платежемъ въ 4,771718%,—всѣ три займа по курсу 91 за 100 [1]) или первый изъ 4,246%, 2-ой изъ 4,241%, третій—изъ 4,426% дѣйств. интереса.

На заграничныхъ рынкахъ прежде всего озаботились реализаціей разрѣшеннаго еще въ 1900 г. новаго дополнительнаго выпуска *акцій Варшавско-Вѣнской* ж. д. (негарантированныхъ) на сумму 12.500.000 р. нар., предложенныхъ старымъ держателямъ акцій по курсу 102 за 100 (при биржевой цѣнѣ не ниже 155). Реализація акцій была поручена Берлинскому учетному банку, Липману въ Амстердамѣ и Бальзеръ и К° въ Брюсселѣ. Синдикату не удалось размѣстить только 6636 штукъ акцій изъ 125.000. Эти акціи германскій синдикатъ съ Discontogesellschaft во главѣ брался принять по 140 р. за 100, но м-во ф-въ, не смотря на настоянія правленія о-ва В.-Вѣнской ж. д., на этотъ курсъ не согласилось, настаивая на курсѣ въ 150 р. И дѣйствительно фирма Липманъ, Розенталь и К° 1 февр. 1901 г. согласилась дать эту сумму, уплативъ всего въ русской валютѣ съ процентами 998.583 р. [2]). Выручка, за вычетомъ расходовъ, составила такимъ образомъ до 12.835.000 р. Затѣмъ реализованы были заграничнымъ синдикатомъ [3]) также X и XI

---

[1]) Дѣло кред. канц. 1901 г. № 41.

[2]) Дѣло кред. канц. 1900 г. № 22.

[3]) Синдикатъ состоялъ изъ Мендельсона, Блейхредера, Mitteldeutsche Credit Bank—въ Берлинѣ, Schlesischer Bank,—въ Бреславлѣ, Липманъ, Розенталь и К° въ Амстердамѣ, Balser и К° въ Брюсселѣ.

выпуски 4%-ыхъ облигацій той же *Варшавско-Вѣнской* ж. д. на нариц. капиталъ въ 54.992.000 мар. (негарантированный). X серія этихъ облигацій на нариц. капиталъ въ 34.271.000 мар. = =15.864.045,90 р.=42.307.549½ фр.=20.219.890 гульд.; XI серія на 20.721.000 мар.=9.591.750,90 р.=25.580.074 ½ фр.= =12.225.390 фл., X серія должна была погашаться въ теченіе 31 года (погасит. множитель 1,68554%), XI серія въ теченіе 60 лѣтъ (погасит. множитель 0,420185%), обѣ считались съ 1 іюля 1901 г. Синдикатъ принялъ заемъ по твердой цѣнѣ въ 96½ за 100 при выпускномъ курсѣ въ 98½% съ принятіемъ на себя уплаты иностраннаго штемпельнаго сбора и всѣхъ расходовъ, кромѣ расхода по изготовленію облигацій и по уплатѣ 1% русскаго гербоваго сбора, которые возлагались на общество. Выручено было о-вомъ по займу 53.067,280 мар. а за учетомъ 1% герб. сбора— 52.517.360 мар. [2]), или 95,5%. Дѣйств. процент. интереса по X серіи 4,334 %, а по XI 4,234 (безъ учета гербоваго сбора, т. е. считая займы по 96,5 за 100).

Исторія реализаціи этихъ облигацій В. Вѣнской ж. д. показываетъ, что даже въ неблагопріятные моменты вполнѣ возможенъ выпускъ и *негарантированныхъ* облигацій ж. д. частныхъ обществъ, лишь бы эти общества дѣйствительно были солидно поставлены и хорошо съ самаго начала ихъ существованія зарекомендованы. Необходимость же правительственной гарантіи показываетъ полное недовѣріе со стороны капиталистовъ къ ж. д. обществамъ вопреки оффиціальнымъ увѣреніямъ въ ихъ солидности, и въ этомъ случаѣ даже гарантія не спасаетъ отъ невыгодныхъ условій ихъ займовъ. Наглядный тому примѣръ—реализація въ томъ же 1901 году *гарантированныхъ* займовъ о-въ *Юго-Восточныхъ*, *Лодзинской*, и *Московско-Казанской* ж. д. на сумму 80,000.000 мар. нар. (т. е. приблизительно на ту же сумму, что выпускъ акцій и облигацій В. Вѣнской ж. д.). Эту реализацію принялъ по контракту, утвержденному 13 сентября 1901 года [3]), тоже заграничный берлино-амстердамскій синдикатъ (Мендельсонъ, Блейхредеръ, Варшауеръ, Handelsgesellschaft, Липманъ, Розенталь и К°) съ участіемъ нѣкоторыхъ русскихъ банковъ (петербугскій международный, для внѣшней торговли, учетный и ссудный, волжско-камской, русско-китайскій и частно-коммерческій въ Москвѣ), который и ранѣе фигурировалъ при реализаціи нашихъ гарантированныхъ ж. д. займовъ. Синдикатъ принималъ новыя 4%-ыя облигаціи, на всегда осво-

---

[2]) Дѣло кред. канц. 1901 г. № 44.

[3]) Дѣло кред. канц. 1901 г. № 45.

божденныя отъ русскихъ налоговъ съ отказомъ отъ конверсіи до 1 января 1915 г., по курсу всего 93,60 за 100, при выпускной цѣнѣ 96% и съ отнесеніемъ всѣхъ расходовъ по оплатѣ гербоваго сбора (русскаго, голландскаго и германскаго) и изготовленію облигацій на ж. д. общества. Заграничные банки брали себѣ 60% всего выпуска, русскіе—40%, займы были размѣщены не безъ затрудненій. Для отдѣльныхъ дорогъ—займы составили сумму 1) для *Лодзинской* ж. д. 5.397.414 р.=11.660.000 мар.=6.879.400 гульд.=570.757 £, срокъ 38½ лѣтъ, платежъ въ 5,1129% ежегодно, дѣйств. проц. интересовъ.—4,565%; 2) для *Юго-Восточныхъ* ж. д. 15.025.734 р.=32.460.000 мар.=19.151.400 гульд.=1.588.917 L, срокъ 51 годъ, ежегодный платежъ—4,61188%, дѣйств. проц. интересовъ.—4,479%; 3) *Московско-Казанской* ж. д.—16.608.852 руб.=35.880.000 мар.=21.169.200 гульд.=1.756.326 L, срокъ 43½ годъ, платежъ 4,8695%, дѣйств. % интересовъ—4,525%. Теченіе процентовъ по всѣмъ тремъ займамъ—съ 1 января 1901 г., оплата процентовъ и погашенія—по полугодіямъ. За услугу по оплатѣ купоновъ и вышедшихъ въ тиражъ облигацій банкиры получали ⅛% выплаченныхъ ими суммъ. Этимъ выпускъ гарантир. ж. д. займовъ пока ограничился, такъ какъ, по любезно сообщенной намъ кредитной канцеляріей справкѣ, въ 1902 г. новыхъ выпусковъ не производилось. Подведемъ итогъ.

I. Гарантированные займы, выпущенные въ заграничной валютѣ (всѣ 4%-ые, съ освобожд. отъ купоннаго налога).

№№	Годъ выпуска	Названіе займа	Сумма займа	Сумма выручки	% выручки	Годовой платежъ	Годовой платежъ въ %	Дѣйст. % интереса	Срокъ займа
			Рубли	Рубли		Рубли			
1	1894	Владикавказской ж. д.	18.750.000	17.765.625	94, 75	821.949	4,383728%	4,331	62
2	1894	Ряз.-Уральской ж. д.	28.125.000	26.789.062	95, 25	1.285.746	4, 57154	4,327	52½
3	1895	Владикавказской ж. д.	26.263.094	25.409.543	96, 75	1.160.476	4, 41866	4,220	60
4	1895	М.-В-Рыбинской ж. д.	31.682.265	30.573.385	96, 5	1.402.871	4, 42794	4,235	59

№ №	Годъ выпуска	Названіе займа	Сумма займа Рубли	Сумма выручки Рубли	% выручки	Годовой платежъ Рубли	Годовой платежъ въ %	Дѣйст. % интереса	Срокъ займа
5	1895	М.-К.-Воронежск. ж. д.	41.557.310	40.102.804	96, 5	1.844.080	4, 43744	4,236	59
6	1897	Владикавказской ж. д.	29.625.600	28.996.056	97,875	1.317.498	4, 44716	4,159	58
7	1897	М.-В.Рыбинской ж. д.	10.230.090	10.012.701	97,875	455.976	4, 4572	4,16	57½
8	1897	М.-Я.-Архангельск. ж. д.	15.275.700	14.951.091	97,875	731.737	4,790202	4,177	45½
9	1897	Р.-Уральской жел. дор.	35.643.300	34.885.880	97,875	1.659.338	4, 6554	4,169	49½
10	1897	Юго-Восточныхъ ж. д.	21.807.219	21.343.815	97,875	983.676	4, 51070	4,162	55
11	1898	Юго-Восточныхъ ж. д.	20.631.453	20.244.613	98,125	935.467	4, 53418	4,148	54
12	1898	Ряз.-Уральской ж. д.	39.832.545	39.085.685	98,125	1.866.744	4, 68648	4,156	48½
13	1898	М.-В.-Рыбинской ж. д.	32.683.054	32.070.247	98,125	1.463.482	4, 4778	4,146	56½
14	1898	Владикавказской ж. д.	15.321.990	15.034.703	98,125	684.485	4, 46734	4,145	57
15	1899	М.-В.-Рыбинской ж. д.	28.113.750	26 964.630	95, 91	1.271.619	4, 52312	4,279	55
16	1900	Владикавказской ж. д.	13.212.400	12.782.997	96, 75	594.622	4,500487	4,226	56
17	1900	Юго-Восточныхъ ж. д.	6.217.600	6.015.528	96, 75	284.263	4.571915	4,232	53
18	1901	Лодзинской жел. дор. .	5.397.414	5.019.595	93, 0	275.964	5, 1129	4,565	38½
19	1901	М.-Казанской жел. дор. .	16.608.852	15.446.232	93, 0	808.768	4, 8695	4,525	43½
20	1901	Юго-Восточныхъ ж. д.	15.025.734	13.973.933	93, 0	692.969	4, 61188	4,479	51
Итого .		Двадцать выпусковъ .	452.004.370	437.468.125	96,784	20.541.730	4, 5446	4,217	60¾

II. Гарантированные займы, выпущенные въ русской валютѣ (подлежащіе 5%-ому купонному налогу):

а) 4½%-ые займы.

№№	Годъ выпуска	Названіе займа	Нарицател. капиталъ (Рубли)	Сумма выручки (Рубли)	% выручки	Годовой платежъ (Рубли)	Годовой платежъ въ %	Дѣйст. % интереса	Срокъ займа
1	1893	М.-К.-Воронежск. ж. д.	13.000.000	12.610.000	97	625.518	4,81168	4,488	61½
2	1893	М.-Я.-Архангельск. ж. д.	2.640.000	2.650.800	97	133.590	5,060215	4, 51	50
3	1893	Р.-Уральской ж. д. . .	28.000.000	27.300.000	97,5	1.385.285	4,947448	4,469	54½
4	1893	Ю.-Восточной ж. д. .	30.000.000	28.650.000	95,5	1.450.439	4,834796	4,581	60
5	1894	Ю.-Восточной ж. д. .	28 000.000	27.160.000	97	1.356.012	4,842902	4,493	59
		Итого . .	101.640.000	98.370.800	96,784	4.950.844	4, 87095	4,506	58

б) 4%-ые займы.

№№	Годъ выпуска	Названіе займа	Нарицател. капиталъ (Рубли)	Сумма выручки (Рубли)	% выручки	Годовой платежъ (Рубли)	Годовой платежъ въ %	Дѣйст. % интереса	Срокъ займа
6	1893	Главн. О-ва .	9.000.000	8.257.500	91,75	401.257	4,458401	4,3	58
7	1893	М.-Казанской ж. дор. . .	10.365.000	9.435.435	91,03	472.520	4, 5588	4,376	53
8	1894	Лодзинской . ж. дор. . .	1.600.000	1.480.000	92, 5	76.035	4,752189	4,314	47
9	1894	М.-Казанской ж. дор. . .	7.125.000	6.590.625	92, 5	329.594	4,625885	4,29	51
10	1895	М.-Казанской ж. дор. . .	7.500.000	7.181.250	95,75	346.952	4,626024	4,089	50½
11	1895	М.-К.-Воронежск. ж. д.	4.750.000	4.560.000	96	209.959	4,420185	4,051	60
12	1895	М.-Я.-Архангельск. ж. д.	27.500.000	25.575.000	93	1.297.468	4,718065	4,252	48
13	1895	М.-Я.-Архангельск. ж. д.	20.780.700	19.949.472	96	980.447	4,718065	4,08	48
14	1895	М.-Я.-Архангельск. ж. д.	— 700.000	645.750	95,25	31.353	4,478932?	4,126	48
15	1895	Юго-Восточныхъ ж. д.	17.365.000	16.323.100	94	773.980	4,457126	4,171	58

№№	Годъ выпуска	Названіе займа	Нарицател. капиталъ	Сумма выручки	% выручки	Годовой платежъ	Годовой платежъ въ %	Дѣйст. % интереса	Срокъ займа
			Рубли	Рубли		Рубли			
16	1895	Юго-Восточныхъ ж. д.	19.500.000	18.622.500	95,5	867.196	4,44716	4,084	58
17	1897	М.-Казанской ж. дор. . .	27.300.000	26.156.250	95,81	1.275.119	4,670766	4,096	48½
18	1897	М.-Я.-Архангельск. ж. д.	8.400.000	7.593.600	96	400.824	4,771718	4,086	46½
19	1898	М.-Казанской ж. дор. . .	11.000.000	10.670.000	97	519.113	4,719208	4,02	47½
20	1898	И.-Домбровской ж. д. .	7.527.300	7.339.117	97,5	393.896	5,2329	4,019	36
21	1899	М.-Казанской ж. дор. . .	12.000.000	11.430.000	95,25	570.448	4,753736	4,132	46½
22	1899	М.-К.-Воронежск. ж. д.	10.000.000	9.650.000	96,5	446.734	4,467336	4,031	56½
23	1899	М.-К.-Воронежск. ж. д.	15.750.000	15.001.875	95,25	706.942	4,48952	4,108	56
24	1899	Р.-Уральской ж. дор. . .	10.000.000	9.625.000	96,25	470.263	4,702626	4,065	48
25	1899	Р.-Уральской ж. дор. . .	10.000.000	9.450.000	94,5	470.263	4,702626	4,176	48
26	1899	М.-Я.-Архангельск. ж. д.	7.512.000	7.098.840	94,5	365.797	4,8695	4,196	43½
27	1900	М.-Казанской ж. дор. . .	7.800.000	7.254.000	93	373.636	4,790202	4,289	45½
28	1900	Р.-Уральской ж. дор. . .	16.130.000	15.000.900	93	763.955	4,736236	4,280	47
29	1901	Владикавказской ж. д.	12.000.000	10.920.000	91	541.293	4,510778	4,241	55
30	1901	Ряз.-Уральской ж. д.	10.000.000	9.100.000	91	477.172	4,771718	4,426	46
31	1901	М.-Р.-Виндавской ж. д.	25.000.000	22.750.000	91	1.133.542	4,53417	4,246	54
Итого .		Двадцать шесть вып.	316.605.000	297.660.314	94,016	14.695.758	4,64167	4,192	52
Всего .		Пятьдесятъ одинъ вып.	870.249.370	833.499.139[1])	95,777	40.188.332	4,61802	—	—

[1]) За вычетомъ русскаго 1%-го гербоваго сбора по внутреннимъ займамъ выручка понизится до 437.468.125 р.+391.848.564 р.=829.316.689 р.; казна получила, слѣд., герб. сбора 4.182.450 р.

Условія, какъ видимъ, сравнительно съ предыдущимъ временемъ, очень благопріятныя, такъ какъ при Вышнеградскомъ дѣйств. процентъ интересовъ составлялъ по кред. займамъ 4,612%, а по заграничнымъ—4,83%, противъ 4,508, 4,192% и 4,217%, сумма же гарант. ж. д. займовъ въ м-во С. Ю. Витте составила за *девять* лѣтъ болѣе 870 мил. р., тогда какъ при Вышнеградскомъ за шесть лѣтъ дошла только до 363 мил. р., при Бунге тоже за 6 лѣтъ—до 252 мил. р. Если вспомнить, что реализованные въ 1892 г. займы Курско-Кіевской, Московско-Рязанской и Рязанско-Уральской ж. д. на сумму 115 мил. руб. скорѣе относятся къ министерству С. Ю. Витте, ознаменовавшему себя политикой энергическаго ж. д. строительства, то итогъ ж. д. гарантированныхъ займовъ въ министерство С. Ю. Витте по 1902 г. включительно опредѣлится почти въ *милліардъ руб.*, т. е. *ровно вдвое* сравнительно съ итогомъ займовъ при Бунге и Вышнеградскомъ, взятыхъ вмѣстѣ и приблизительно за тотъ же промежутокъ времени. Присоединивъ сюда итогъ займовъ *Варшавско-Вѣнской* ж. д., правительствомъ негарантированыхъ, въ суммѣ 50.002.672 руб. нар. съ выручкой въ 48.904.610 руб., видимъ, что средства для сооруженія новыхъ ж. дорогъ нашимъ частнымъ ж. д. обществамъ даны были огромныя, и въ значительной степени за счетъ средствъ госуд. сберегат. кассъ. Къ итогу сказанныхъ займовъ по всей справедливости слѣдовало бы причислить также займы о-ва *Китайской Восточной* ж. д., образованнаго въ 1896 г. съ цѣлью сооруженія рельсоваго пути черезъ Манджурію для спрямленія магистрали казенной Сибирской ж. дороги. Но реализація этихъ займовъ носитъ до такой степени исключительный характеръ, не имѣющій прецедента въ нашей финансовой исторіи (да и ни въ чьей другой), что не позволяетъ включать ихъ въ общій итогъ перечисленныхъ выше гарантир. ж. д. займовъ. Объ обществѣ В.-Китайской ж. д. мы скажемъ подробнѣе ниже, теперь же только укажемъ, что по Выс. утв. 4 дек. 1896 г. уставу этого общества капиталъ его долженъ былъ составиться путемъ выпуска *негарантированныхъ* акцій (§ 10 уст.) и *гарантированныхъ* русскимъ правительствомъ облигацій, *выпускаемыхъ по мѣрѣ необходимости* каждый годъ съ особаго разрѣшенія м-ра ф-овъ. Относительно реализаціи этихъ облигацій общество было обязано обращаться къ Русско-Китайскому банку, но русское правительство, сказано было въ уставѣ (§ 11), сохраняетъ право оставлять за собою облигаціонный заемъ по цѣнѣ, которая будетъ соглашена между обществомъ и банкомъ, и выплатить обществу условленныя суммы наличными деньгами». Разрѣшено было обществу выпустить свои облигаціи первоначально въ іюнѣ 1897 г., о каковомъ выпускѣ было оффиціально возвѣщено, на сумму 15.000.000 р.

нарицат. Облигаціи эти (4%-ыя) принялъ Русско-Китайскій банкъ по твердой цѣнѣ 95¾ за 100 съ отнесеніемъ расходовъ по изготовленію облигацій и по уплатѣ гербоваго сбора—на общество. Подписная цѣна на заемъ была объявлена въ 97 за 100, но успѣха онъ не имѣлъ, хотя половину всего выпуска (до 7.200.000 руб. нар.) взяли сберегательныя кассы [1]). Для продолженія дѣлъ общества повелѣно было Высочайше выдать ему ссуду изъ государственнаго казначейства за счетъ избытка доходовъ 1898 года надъ расходами, ссуда эта равнялась 24.800.000 р. [2]). Въ 1899 г. дана была новая ссуда въ 60.367.010 р. [3]), и въ отчетѣ государ. контр. за 1900 г. (т. е. только въ концѣ 1901 г.) было *впервые* оффиціально опубликовано, что къ 1-му января 1900 г. числилось выданныхъ въ ссуду В.-Китайской ж. д. 86.648.033 р., (очевидно, считая по нарицательной цѣнѣ облигацій дороги). Въ 1900 г. ссуда опредѣлялась въ 85.000.000 р. [4]) дѣйствит., а на общество она была зачислена въ 89.473.700 р., такъ какъ облигаціи его были приняты казною по 96 за 100 и еще 1% былъ удержанъ для уплаты гербоваго сбора и другихъ расходовъ [5]). По росписи 1901 г. было ассигновано на выдачу «ссудъ ж. д. обществомъ подъ обезпеченіе гарантированныхъ правительствомъ облигацій» 82.000.000 р., которыя также употреблены были на выдачу одной Китайско-Восточной желѣзной дорогѣ [6]). Въ концѣ 1901 г. облигацій этого общества, принадлежащихъ государствен. казначейству, числилось на 263.809.311 р. [7]), а количество выданныхъ подъ нихъ ссудъ опредѣлилась въ 252.167.010 р. [8]), или по расчету (приблизительно) изъ 95,2%. Послѣднее время ссуды выдавались, сколько извѣстно намъ, даже безъ полученія подлинныхъ облигацій о-ва, но, конечно, ничто не мѣшаетъ въ случаѣ надобности изготовить эти облигаціи и даже попытаться ихъ реализировать на открытомъ рынкѣ (а тѣмъ болѣе пристроить въ сберегательныя кассы). Однако, до этой реализаціи на открытомъ рынкѣ, облигацій В.-Китайской ж. д. невозможно считать выпущенными, хотя несомнѣнно, что нѣкоторое количество ихъ (изъ

---

[1]) От. сбер. кассы 1897 г. прил. I.

[2]) Объясн. зап. къ отч. Г. Контр. 1898 г. стр. 70.

[3]) Объясн. зап. къ отч. Г. Контр. 1899 г. стр. 73.

[4]) Объясн. зап. къ отч. Г. Контр. за 1900 г. стр. 52.

[5]) Прилож. къ отч. Г. Контр. за 1900 г. стр. 280 и прим. 2.

[6]) Объясн. зап. къ отч. г. контр. 1901 г. стр. 50. Выдача была произведена по курсу 93 за 100.

[7]) Прил. къ отч. г. контр. 1901 г. стр. 280. По свѣд. Особ. Канц. по кред. части (1899 г. № 3 и 25)—на 258 мил. руб.

[8]) Почти ту же цифру находимъ въ дѣлѣ Особ. Канц. по кредит. части 1900 и 1902 г. № 52 (252.174.700 р.).

перваго выпуска на 15 мил. руб.) находится въ обращеніи, и министерство финансовъ аккуратно назначаетъ (съ начала 1899 г.) цѣны для пріема ихъ въ обеспеченіе казенныхъ налоговъ и сборовъ. При такихъ условіяхъ и при недостаткѣ надежнаго матеріала (Государственный контроль въ своихъ послѣднихъ свѣдѣніяхъ о жел. дор. за 1899 г. и 1900 г., т. е. когда облигаціи В.-Китайской жел. дор. уже были выпущены, не упоминаетъ о нихъ вовсе) невозможно причислять эти бумаги къ тѣмъ займамъ, которые дѣйствительно (а не только фиктивно) были реализованы, и о реализаціи которыхъ сообщены во всеобщее свѣдѣніе точныя данныя. Въ этомъ случаѣ не государство воспользовалось своимъ кредитомъ для реализаціи имъ гарантированнаго займа, а частное общество воспользовалось кредитомъ отъ государства и состоитъ передъ нимъ въ долгу.

Само собою, однако, ясно, что такой порядокъ вещей не можетъ быть, признанъ нормальнымъ: не можетъ государство тратить свои доходы, при множествѣ неудовлетворенныхъ неотложныхъ своихъ нуждъ, на покупку облигацій частныхъ жел. дор. обществъ, да еще занимающихся сооруженіемъ *заграничныхъ* ж. дорогъ изъ иностранныхъ матеріаловъ. Естественно, что оно можетъ выдать временную ссуду изъ своихъ рессурсовъ, но для отвержденія ея рано или поздно будетъ вынуждено прибѣгнуть къ займу для возмѣщенія затраченныхъ подобнымъ образомъ суммъ. Такъ случилось и у насъ.

Въ началѣ 1901 г. начались переговоры съ парижской фирмой бр. Ротшильдъ о реализаціи на французскомъ рынкѣ новаго нашего желѣзнодорожнаго займа, но выпускаемаго уже непосредственно отъ имени правительства. Такъ же, какъ Рейтернъ, начавъ гарантированными займами частныхъ ж. д. обществъ, кончилъ выпускомъ цѣлаго ряда *консолидированныхъ* госуд. ж. д. займовъ на англійскомъ рынкѣ, а Вышнеградскій—на русскомъ, такъ и восьмилѣтняя практика, въ министерство С. Ю. Витте привела къ тѣмъ же результатамъ: выпуску государственнаго консолидированнаго ж. д. займа. Ротшильдъ предложилъ [1]) реализировать заемъ изъ 4% нар. съ освобожденіемъ навсегда отъ русскихъ налоговъ, съ отказомъ отъ права конверсіи до 1916 г. и отъ права выпуска новыхъ русскихъ государственныхъ и гарантированыхъ государствомъ ж. д. займовъ до 1 марта 1902 г. (не считая уже условленной съ германскими фирмами реализаціи гарантированныхъ займовъ на сумму 80 мил. мар. нар.), въ рентной формѣ, опредѣливъ эмиссіонную цѣну въ $97^1/_2$ за 100. Твердую цѣну за заемъ, даваемую банковымъ синдикатомъ, установили въ $95^3/_8$%, сумму займа въ 424

[1]) Дѣло кред. канц. 1901 г. № 5.

мил. фр.=159 мил. руб. М-во Ф-въ согласилось на эти условія, но потребовало эмиссіонную цѣну не менѣе, какъ въ 98 за 100, въ виду того, что одновременно въ Парижѣ на 4% русскіе консолидированные ж. д. займы цѣны опредѣлялись въ 100,84%. Ротшильдъ нашелъ возможнымъ принять эмиссіонный курсъ въ 98%, согласившись даже подѣлить съ русскимъ госуд. казначействомъ барыши, еслибы заемъ удалось реализовать по цѣнѣ болѣе высокой (Характерно, что это условіе, не встрѣчавшееся у насъ ранѣе, въ м-во С. Ю. Витте постоянно включается въ наши контракты о реализаціи заграничныхъ займовъ, но еще ни разу никакихъ барышей по этой операціи мы на самомъ дѣлѣ не получали, ибо эмиссіонныя цѣны выговаривалась всегда наивысшія, какія можно только было взять). Всѣ расходы по выпуску займа (въ томъ числѣ на печать) бр. Ротшильдъ брали на себя, кромѣ самыхъ главныхъ: уплаты штемпельнаго заграничнаго сбора и по изготовленію облигацій, каковые расходы должны быть составить до $1^3/_8$, такъ что госуд. казначество могло получить въ свое распоряженіе не болѣе 94% съ париц. суммы займа. Тѣмъ не менѣе м-ръ ф-въ въ представленіи своемъ о займѣ въ комитетъ финансовъ находилъ условія займа очень для насъ выгодными и служащими указаніемъ, что «нашъ государственный кредитъ продолжаетъ стоять заграницей на должной высотѣ, не взирая на значительное ухудшеніе въ положеніи европейскаго ден. рынка сравнительно съ 1898 г.». Согласиться съ этимъ очень трудно, такъ какъ въ 1898 года нашъ кредитъ стоялъ не ниже германскаго, а въ 1901 года *одновременно* съ нашимъ займомъ и приблизительно на ту же сумму (300 мил. мар.) Германія выпустила заемъ (3%-ый) по курсу $87^1/_2$%, ниже противъ биржевого всего на $^3/_4$%, мы же назначили эмиссіонную цѣну на 3% почти ниже биржевой для соотвѣтствующихъ займовъ, Германія на расходы и коммиссію банкирамъ удѣлила изъ эмиссіоной цѣны только $^1/_2$%, мы—4%, дѣйств. интересъ по германскому займу (какъ и нашъ, рентному) составитъ 3.448% по нашему — 4,255% (болѣе на 0.807 [1]). Какое уже тутъ сохраненіе кредита на *прежней* высотѣ (1897—1898 г.г.)! Кредитъ нашъ опустился почти на уровень австрійскаго, ибо 4%-ую ренту Австріи одновременно банковый синдикатъ принялъ также по 94 за 100 (на $1^3/_8$% ниже, чѣмъ нашъ). Пользуясь нашимъ стѣсненнымъ обстоятельствомъ, банкиры выговорили себѣ еще одну льготу у нашего правительства, о которой они неоднократно ходатайствовали и раньше, но въ которой

---

[1]) А не на 0,5% какъ объявлялось во всеобщее свѣдѣніе офиціальной газетой (Тор. Пром. Газ. 12 мая 1901 г.).

имъ раньше отказывалось,—именно вознагражденіе по 10 сантим. за каждый обмѣненный купонный листъ (кромѣ обычнаго вознагражденія въ размѣрѣ $^1/_8$% съ оплачиваемыхъ ими купоновъ и вышедшихъ въ тиражъ облигацій). Выручка по займу должна была быть внесена въ семь сроковъ, начиная съ 10 іюня 1901 г. и кончая 1 марта 1902 г. Заемъ выпущенъ былъ въ силу Высоч. указа 28 апр. 1901 г. [1]) при посредствѣ синдиката, въ составъ коего вошли, кромѣ бр. Роштильдъ (взявшихъ на себя 214 мил. фр.), парижскія фирмы: Готтингеръ и К°, Banque de Paris et de Pays Bas, Crédit Lyonnais (каждый по 40 мил. фр.), Comptoire Nationale d'escompte de Paris, Société générale p. favriser le commerce de France (оба по 20 мил. фр.) и La société gen. de Crédit industriel (10 мил. фр.), принимали участіе и петербургскіе банки (международный, д. внѣшней торговли, учетно-ссудный и В.-Камскій), взявшіе каждый по 10 мил. фр. Заемъ былъ раздѣленъ на 53 серіи по 8 мил. фран. въ каждой, наименованъ «россійской 4%-ой консоиндированной рентой для возмѣщенія госуд. казначейству выданыхъ ссудъ обществамъ ж. дорогъ въ 1900 г., а равно для выдачи таковыхъ въ 1901 г.» и предложенъ подписчикамъ по 98$^1/_2$ за 100 съ разсрочкой на полгода и 98% съ уплатой наличными (учетъ, слѣд., сдѣланъ былъ изъ 2% годовыхъ). Объявленныя заблаговременно условія разверстки облигацій между подписчиками имѣли въ виду сокращеніе числа тѣхъ подписчиковъ, которые, какъ объяснялъ оффиц. органъ м-ва ф-овъ [2]): «внося при подпискахъ незначительную сравнительно сумму, стараются какъ можно скорѣе сбыть затѣмъ свои неоплаченныя еще облигаціи по повышенной цѣнѣ, чтобы реализовать небольшой, но легко доставшійся барышъ. Подобные подписчики, преслѣдующіе чисто спекулятивныя цѣли, являются элементомъ нежелательнымъ, такъ какъ вынесенныя ими на биржу въ большихъ количествахъ облигаціи въ теченіи долгаго времени не могутъ размѣститься въ крѣпкихъ рукахъ и препятствуютъ должному развитію цѣнъ данной бумаги». Съ этою цѣлью было объявлено, что подписчики, вносящіе впередъ за каждую облигацію по 200 фр. и обязывающіеся уплатить остальные 290 фр. непосредственно послѣ разверстки, получатъ сверхъ облигацій, доставшихся имъ по обычной пропорціональной разверсткѣ, еще нѣкоторое количество облигацій, не могущихъ, впрочемъ, въ общей совокупности превысить половины всего капитала займа. Подписка была открыта въ Парижѣ 9 (22) мая у бр. Ротшильдъ и въ тотъ

---

[1]) Собр. узак. 1901 ст. 782.

[2]) Вѣстн. фин. 1901 г. № 20.

же день превысила нариц. сумму займа въ нѣсколько разъ. Подписавшіеся съ обязательствомъ единовременной уплаты получили по разверсткѣ 15% заявленныхъ ими требованій на облигаціи, подписавшіеся же съ разсрочкою взносовъ—2%. Вся выручка [1]) по займу дала только по первоначальнымъ свѣдѣніямъ 148,9 мил. руб.) или же 93,648% а по позднѣйшимъ даннымъ [2]) даже только 148.464.000 руб. или 93,374% (разсчетъ очевидно съ учетомъ платежа по первому купону). Не смотря на это одна инспинированная газета [3]) заявляла, что нашъ заемъ, выпускался на такихъ условіяхъ, при которыхъ «возьметъ деньги въ долгъ и тотъ, кому ихъ не нужно», а другая, уже оффиціальная газета утверждала, что громадный успѣхъ подписки на заемъ и выгодная для насъ его эмиссіонная цѣна «служатъ краснорѣчивымъ показателемъ для оцѣнки русскаго госуд. кредита за границей [4])». М-ръ ф-овъ въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ на 1902 годъ также заявлялъ, что собственно надобности въ займѣ не было и что онъ обусловленъ лишь предусмотрительнымъ желаніемъ имѣть готовыя средства на сооруженіе цѣлаго ряда жел. дорогъ, столь важнаго значенія, какъ Оренбургъ-Ташкентская, Сѣверная и друг. Между тѣмъ по Высочайшему указу 28 апрѣля 1901 г. заемъ предназначался *на выдачу ссудъ частнымъ жел.-дор. обществамъ*, а не на сооруженіе казенныхъ жел. дорогъ. Если же въ деньгахъ казна не нуждалась, то, очевидно, заемъ считался такимъ выгоднымъ, что и безъ нужды въ деньгахъ его слѣдовало заключить. Совершенно иначе оцѣнила заемъ независимая печать (см. напр. *Народное Хозяйство* 1901 года кн. 5, стр. 143—144), жаль только, что при оцѣнкѣ его она оставила безъ вниманія то обстоятельство, которое отмѣчено нами при разсмотрѣніи нашего «промышленнаго кризиса» [5]), именно: *необходимость и неизбѣжность заключенія нами заграничныхъ займовъ*, независимо отъ самаго наилучшаго сведенія госуд. росписей, даже при огромномъ превышеніи госуд. доходовъ надъ расходами, *вслѣдствіе неблагопріятнаго для насъ разсчетнаго баланса*. Эта необходимость, въ связи съ продолжающимся застоемъ въ крайне необходимыхъ экономическихъ и общественныхъ реформахъ и съ неудачной внѣшней политикой, могущей повлечь въ будущемъ къ крайне невыгоднымъ для насъ послѣдствіямъ, подрываетъ нашъ госуд. кредитъ, не смотря на всю

---

[1]) В. Ф. 1902 г. № 13 стр. 640 прим. 1.

[2]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. за 1901 г. стр. 26; Вѣстн. Фин. 1902 г. № 52 стр. 605. Всепод. докл. м-ра ф-овъ на 1903 г. стр. 5.

[3]) Россія № 721.

[4]) Торг.-пром. газета 1901 г. отъ 12 мая.

[5]) Реф. ден. обр. и пром. кризисъ, Рус. госуд. кредитъ, т. III, гл. II.

нашу традиціонную аккуратность въ исполненіи своихъ долговыхъ обязательствъ. Эта необходимость притока къ намъ иностранныхъ капиталовъ влечетъ всевозможныя невыгодныя для насъ предложенія со стороны разныхъ заграничныхъ прожектёровъ, обѣщающихъ привлечь эти капиталы съ помощью *гарантированныхъ* правительствомъ займовъ, и мы вынуждаемся ихъ благосклонно выслушивать. Сокращеніе госуд. займовъ (а съ тѣмъ и подъемъ нашего госуд. кредита) обусловлено было притокомъ иностр. капиталовъ въ нашу промышленность, но съ наступленіемъ промышленнаго кризиса этотъ притокъ прекратился,—отсюда новые крупные заграничные займы и сбытъ заграницу займовъ старыхъ. Естественно, что, разъ госуд. бюджетъ сводится безъ дефицита, займы должны идти на производительныя цѣли, всего проще на сооруженіе новыхъ рельсовыхъ путей. Отсюда наше усиленное жел.-дор. строительство. Важно, слѣдовательно, не то, что *заключаются* заграничные займы: они впредь до подъема экономическихъ силъ страны неизбѣжны, а важно, на *какихъ условіяхъ* они заключаютя и *какъ* вырученныя по этимъ займамъ суммы расходуются. Наивные люди [1]) могутъ выражать пожеланія, чтобы вмѣсто госуд. займовъ продолжали притекать заграничные капиталы въ нашу промышленность, что, конечно, было бы лучше. Но пожеланія пожеланіями, а м-ву ф-овъ надо обезпечить удержаніе въ странѣ золота и заключать займы, недожидая благосклоннаго притока въ промышленность необходимыхъ капиталовъ.

Поэтому, едва истекъ условленный съ бр. Ротшильдъ срокъ, до котораго наше правительство отказалось отъ выпуска заграницей—новаго займа (1 марта 1902 г.), какъ снова обратились къ кред. операціямъ—на этотъ разъ съ помощью *германскаго* денежнаго рынка. Именнымъ Высочайшимъ указомъ 1 марта 1902 г. было возвѣщено о заключеніи 4%-аго государственнаго займа 1902 г., выпущеннаго для реализаціи причитающагося Россіи отъ Китая вознагражденія, на сумму 181.959.000 руб. = 393.000.000 мар. = 231.870.000 гол. гульд. = 19.257.000 ₤. Заемъ погашался въ теченіе 39 лѣтъ съ 1 янв. (нов. ст.) 1902 г. по особому плану, соотвѣтствующему постепенной уплатѣ вознагражденія Китаемъ, предусмотрѣнной пунктомъ VI заключительнаго протокола, подписаннаго китайскими уполномоченными и представителями заинтересованныхъ державъ 7 сент. (нов. ст.) 1901 года въ Пекинѣ. Облигаціи новаго займа навсегда освобождались отъ всякихъ русскихъ налоговъ, до 1 янв. 1915 г. правительство отказывалось отъ права усиленнаго

---

[1]) См. напр. *Кіевлянинъ*, 1902 г. № 107 и 109. Передовыя статьи по поводу нашей книги о промышленномъ кризисѣ.

погашенія, выкупа и конверсіи, проценты—по полугодіямъ съ 1 янв. 1902 г. (нов. ст.), паритетъ 1000 мар.=463 руб.=590 гульд.=49 £. Заемъ предназначался для удовлетворенія изъ его выручки принятыхъ въ установленномъ порядкѣ правильныхъ претензій частныхъ лицъ и учрежденій въ размѣрѣ, соотвѣтствующемъ отношенію дѣйствительнаго поступленія по займу къ его нарицательному капиталу, остающую же часть выручки было повелѣно *обратить исключительно на выдачу ссудъ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ.* Банкирскій синдикатъ (Мендельсонъ, Брейхредеръ, Варшауэръ, Disconto и Handelsges. въ Берлинѣ, Липманъ, Розенталь и К° въ Амстердамѣ, международный, учетно-ссудный, русско-китайскій, д. внѣшней торговли и волжско-камскій банки въ Петербургѣ) приняли для реализаціи часть займя въ 300 мил. мар.=138.900.000 р. нар. по твердой цѣнѣ 94½ за 100 (?) %, при чемъ заграничные банкиры взяли 80% всего займа, русскіе 20% (?). Расходы по гербовому сбору и изготовленію облигацій отнесены были на правительство, остальные на синдикатъ. Подписная цѣна была опредѣлена на заемъ въ 97½%, не смотря на то, что на соотвѣтствующіе русскіе и австрійскіе 4%-ые займы за двѣ недѣли до выпуска «китайскаго» займа цѣна на парижской биржѣ доходила до 103%. Подписка на нашъ новый заемъ, открытая 3 апрѣля нов. ст. въ Германіи и Голландіи, имѣла огромный успѣхъ, такъ какъ нарицательная сумма его была покрыта въ 100 разъ, что, естественно, вызвало восторги нашей оффиціальной и инспинированной печати. Мы уже имѣли случай высказать [1]), что условія реализаціи послѣдняго нашего займа по состоянію денежныхъ рынковъ (необыкновенно благопріятному)—совершенно для насъ унизительны и доказываютъ поразительное паденіе за границей нашего государственнаго кредита, который теперь ниже кредита Австро-Венгріи, о чемъ нельзя, конечно, глубоко не скорбѣть. Дутый успѣхъ займа создать очень легко и покрыть его фиктивной подпиской не только въ 100, но и въ 1000 разъ заграничнымъ банкирамъ ничего не стоитъ, вѣдь и злополучный 3%-ый заемъ 1891 г. (не размѣщенный вовсе) былъ «покрытъ подпиской» въ 8 разъ [2]), но успѣхъ займа опредѣляется *условіями его реализаціи*, выгоднымъ курсомъ, низкимъ процентомъ дѣйствительнаго интереса, а не тѣмъ, во сколько разъ былъ заемъ покрытъ подпиской. Къ нашему мнѣнію присоединяется и *Народное Хозяйство*,

---

[1]) Реф. денеж. обращ. и пром. кризисъ, стр. 295. Рус. госуд. кредитъ, т. III гл. II стр. 409.

[2]) Русскій госуд. кредитъ т. II, стр. 185.

какъ видно изъ статьи въ *апрѣльской* книжкѣ журн. 1902 [1]). Берлинская печать съ удовольствіемъ отмѣчала обращеніе впервые послѣ 1885 г. Россіи къ германскому рынку съ реализаціей государственаго займа, отмѣчено это было и нашимъ оффиціальнымъ *Вѣстникомъ Финансовъ* [2]), но упущено изъ вида, что всѣ послѣдніе наши ж. д. *гарантированые* правительствомъ займы были именно помѣщенны на германскомъ рынкѣ, а эти займы биржевыя сферы никогда иначе и не разсматривали, какъ займы государственные, такъ что германскій рынокъ снова былъ открытъ для насъ вовсе не «китайскимъ» займомъ, а займами 1894 г., сдѣлавшимися возможными вслѣдствіе отмѣны въ этомъ году импер. Вильгельмомъ II тѣхъ ограниченій, которыя были введены въ серединѣ 1880-ыхъ годовъ Бисмаркомъ въ отместку за разрывъ союза трехъ императоровъ. Французскій рынокъ былъ устраненъ отъ реализаціи новаго займа, какъ устранялся и при реализаціи гарантированныхъ ж. д. займовъ, о чемъ, конечно, слѣдуетъ пожалѣть. Министерство финансовъ хотѣло этимъ устраненіемъ дать урокъ французской печати, слишкомъ иногда беззастѣнчиво попрекавшей насъ эксплоатаціей дружбы французскаго народа и парижскимъ еврейскимъ банкирамъ, предъявлявшимъ къ правительству, въ иные моменты нужды нашей въ ихъ содѣйствіи, ни съ чѣмъ несообразныя требованія. По этому поводу въ офиціальномъ *Вѣстникѣ Финансовъ* читаемъ слѣдующія строки [3]): «Въ послѣднее время въ нѣкоторыхъ органахъ французской печати весьма рѣзко проявилось стремленіе объяснять нашу близость съ Франціей финансовыми соображеніями,... раздавались жалобы на то, что Россія эксплоатируетъ французскую дружбу, систематически опустошая карманы французскихъ мелкихъ капиталистовъ. Конечно эти газетныя нареканія не могутъ поколебать устойчивости франко-русскаго союза, но не могли остаться и безслѣдными: русское самолюбіе не могли не раздражать постоянныя выходки бульварныхъ листковъ, выставлявшихъ насъ какими-то искателями чужихъ богатствъ, а съ другой стороны и положительныя французскія сферы могли предположить, что вслѣдствіе политическихъ отношеній нашихъ съ другими державами для насъ закрыты всѣ денежные рынки, кромѣ парижскаго. Результатъ подписки въ Берлинѣ на новый русскій заемъ сразу разъяснилъ положеніе вещей: *нашъ кредитъ на европейскомъ рынкѣ вполнѣ заслуженно стоитъ весьма высоко.* Добрыя отношенія со всѣми государствами и довѣріе финансовыхъ сферъ

---

[1]) Стр. 173—175.
[2]) 1902 г. № 10.
[3]) 1902 г. № 13 стр. 639—642.

къ миролюбію Россіи, къ ея финансовой политикѣ даютъ намъ полную возможность помѣщать свои займы на любомъ европейскомъ рынкѣ, обладающемъ свободными средствами. Если наши фонды до сихъ поръ охотнѣе всего покупались во Франціи, то покупались изъ за выгоды. Помѣщеніе избытка капиталовъ въ вѣрные, хорошо обезпеченые русскіе государственные фонды, на которыхъ никогда никто не терялъ, всегда представляло для Франціи хорошую финансовую операцію. Успѣхъ нашего займа въ Германіи вполнѣ выяснилъ наши взаимныя самыя добрыя отношенія и къ Франціи, и къ другимъ европейскимъ державамъ, блестящее засвидѣтельствовавъ безусловное довѣріе Европы къ исполненной миролюбія хорошо направляемой и твердо-проводимой политикѣ Россіи, къ непоколебимому положенію русскихъ финансовъ. Онъ долженъ успокоить также всѣ опасенія французскихъ публицистовъ за надежность положенія сбереженій ихъ соотечественниковъ и послужить лучшимъ фактическимъ, неопровержимымъ доказательствомъ того, что не на денежныхъ разсчетахъ и соображеніяхъ финансоваго свойства зиждется международный союзъ, составляющій основу современнаго политическаго равновѣсія въ Европѣ». Многое изъ того, что утверждаетъ министерство финансовъ, справедливо, и прежде всего справедливо, что на русскихъ государственныхъ фондахъ никто никогда не терялъ и и что они должны бы поэтому цѣниться на европейскихъ рынкахъ особенно высоко. Но утвержденіе, что нашъ кредитъ находился на *должной* высотѣ, совершенно не соотвѣтствуетъ истинѣ, какъ не соотвѣтствуетъ истинѣ и утвержденіе, что заграницей довѣряютъ Россіи и ея финансовой (а тѣмъ болѣе общей) политикѣ. Нельзя говорить о высокомъ кредитѣ, когда русскіе *4%-ые* неподлежащіе налогу и конверсіи займы котируются только на 4—5% выше германскихъ *3%-хъ* бумагъ, не пользующихся никакими особыми льготами, а реализуются по тому же курсу почти, что и германскіе 3%-ые; когда выпускъ *конверсіоннаго* 4%-аго венгерскаго займа сдѣланъ на болѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ нашего новаго, да еще обезпеченнаго китайской контрибуціей и доходами (будущими) манчжурской жел. дороги, когда венгерскіе внѣшніе займы, выпущенные въ *иностранной* валютѣ конвертируются въ заемъ *только съ австро-венгерской валютой* (далеко еще не такъ упроченной, какъ у насъ), а нашъ заемъ по прежнему выпущенъ не въ рубляхъ, а въ *маркахъ* съ законными паритетами на англійскую, голландскую и русскую валюту. На наше увѣреніе въ выгодности для французовъ пріобрѣтенія нашихъ бумагъ и въ прочности нашихъ финансовъ, парижская биржа отвѣчала отмѣтками нашихъ займовъ на уровнѣ ниже австро-венгерскихъ, чего давно уже не было. Къ несчастью,

съ 1899 г. кредитъ намъ (какъ было и раньше—до 1894—1898 гг.) оказывать согласны, но только на ростовщическихъ условіяхъ [1])... Выручка по китайскому займу, въ той части, которая была помѣщена заграницей, должна составить до 130.566.000 руб. дѣйств., что вмѣстѣ съ выручкой по займу 1901 г. (4%-ая консолид. ж. д. рента) въ 148.464.000 р. дойдетъ до крупной цифры 279 мил. р., вполнѣ достаточной для возврата госуд. казначейству тѣхъ 252 мил. р., которыя были выданы въ ссуду о-ву Восточно-Китайской ж. д., а также и для выдачи тѣхъ ссудъ, которыя понадобятся этому обществу для окончанія имъ сооруженія названной дороги. Остальная сумма «Китайскаго» займа—43.059.000 руб. нар. поступила въ фондъ сбер. кассъ по цѣнѣ 96 % (?). Вся выручка по займу составила—172.634.000 р. [2]), или же около 94,875% съ его нариц. суммы, а дѣйств. процентъ интересовъ—4,411%. За вычетомъ, однако, расходовъ по реализаціи займа, опредѣляемыхъ министромъ ф-овъ въ 1,3 милліон. руб. (Всеподдан. докл. на 1903 г. стр. 7), выручка составитъ только 171.334.000 руб. или 94,16 за 100, а дѣйств. % интересовъ въ 4,464%. Какъ оффиціально объявлено [3]), эта выручка *цѣликомъ* должна была быть отпущена въ 1902 г. на удовлетвореніе претензій частныхъ лицъ и учрежденій, въ томъ числѣ и общества В.-Китайской ж. д. (всего 72,3 мил. р.) и на выдачу ссудъ частнымъ обществамъ (39 мил. р.), опять таки очевидно все той же В.-Китайской дорогѣ, количество ссудъ которой дойдетъ тогда уже до 351 мил. руб.! (А между тѣмъ по росписи на 1902 г. никакихъ ссудъ ж.-д. обществамъ выдавать не предполагалось! Какъ быстро, слѣд., у насъ мѣняются самыя важныя предположенія. Черезъ *два* мѣсяца послѣ опубликованія росписи уже выпускаются займы для цѣлей, не имѣвшихся въ виду при составленіи росписи! Для чего же тогда и самая роспись, какой ея смыслъ и значеніе?) Можно, разумѣется, считать и такъ, какъ предлагаетъ м-ръ ф-овъ въ всепод. докладѣ о росписи на 1902 г., что вырученныя по жел. дор. займамъ суммы предназначаются не на выдачу ссудъ частнымъ обществамъ, какъ сказано въ Высочайшихъ о выпускѣ займовъ указахъ, а на сооруженіе новыхъ *казенныхъ* ж. дорогъ: у государства единая касса, куда стекаются всѣ поступленія (и отъ налоговъ, и отъ займовъ) и откуда производятся всѣ расходы: нельзя точно сказать, что вотъ именно на такой то расходъ употреблены

---

[1]) Нѣкоторые органы французской печати увѣряютъ что и нашъ Берлинскій заемъ 1902 г. въ значительной долѣ размѣстился во Франціи, не смотря на старанія русскаго правительства воспользоваться только германскимъ и голландскимъ рынками.

[2]) Вѣстн. фин. 1902 г. № 43.

[3]) Ibid. стр. 324.

тѣ деньги, которыя были получены отъ займа, а на другой—отъ налоговъ. Но мы предпочитаемъ все же слѣдовать въ точности — при опредѣленіи назначенія суммъ нашихъ займовъ—Выс. указамъ, а не произвольнымъ соображеніямъ.

Какъ бы то ни было, за 10 лѣтъ м-ва С. Ю. Витте были реализованы для цѣлей частнаго ж. д. строительства *при помощи госуд. кредита* колоссальныя суммы, доходящія до 1300 мил. руб. Ознакомившись со способами и условіями этой реализаціи, необходимо посмотрѣть, куда и какъ эти суммы были употреблены и достаточно ли частныя ж. д. общества выработывали чистаго дохода, чтобы покрыть сопряженные съ выпускомъ новыхъ займовъ ежегодные платежи, гарантированные госуд. казначействомъ, и если недостаточно, то какъ оказались велики приплаты госуд. казначейства по гарантіи?

Прежде всего разсмотримъ результаты дѣятельности тѣхъ ж. д. обществъ, которыя до сихъ поръ (1902) считаются солидно поставленными и нележащими бременемъ на госуд. казначействѣ, а затѣмъ уже перейдемъ къ обществамъ, такъ или иначе дискредотовавшимъ новый курсъ нашей ж. д. политики, выразившійся въ созданіи крупныхъ частныхъ ж. д. обществъ, имѣющихъ соорудить новую сѣть рельсовыхъ путей, находящихся въ связи съ ранѣе построенными высоко-доходными линіями, съ отнесеніемъ убытковъ новыхъ линій на крупные барыши старыхъ, выкупъ которыхъ въ казну правительство отсрочивало на условіи сооруженія новыхъ сравнительно мало доходныхъ линій. Такихъ, хорошо поставленныхъ и до сихъ поръ, крупныхъ обществъ обще-имперскаго (не мѣстнаго) значенія можно насчитать *пять*: Московско-Кіево-Воронежской, Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Казанской, Владикавказской и Варшавско-Вѣнской ж. д.

Общество *М.-К.-Воронежской* ж. д. преобразовано было въ 1895 г. изъ о-ва *Курско-Кіевской* ж. д., возникшаго въ 1866 г. [1]), для сооруженія 439 верстной линіи отъ Курска до Кіева съ основнымъ капиталомъ $1^1/_2$ мил. ф. ст. въ гарантир. изъ $5^1/_{12}$% въ теченіе 85 лѣтъ акціяхъ и 3 мил. ф. ст. въ таковыхъ же облигаціяхъ. Акціи въ размѣрѣ $^1/_4$ ихъ суммы удержали за собою строители-концессіонеры дороги П. Г. ф. Дервизъ, К. Ф. ф. Меккъ и кн. С. А. Долгоруковъ, остальныя $^3/_4$ остались за правительствомъ, которое ихъ отчудило въ 1880—1881 г.г., а облигаціи были реали-

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 340.

зованы въ 1867 г. на Лондонскомъ рынкѣ по 72% или изъ 7% дѣйствит. интереса [1]). Платежи, гарантированные по этимъ обязательствамъ общества, составляли въ нын. валютѣ 721.134½ руб. по акціямъ [2]) и 1.442.269 р. [3]) по облигаціямъ, т. е. не болѣе 2.163.403 р., каковой доходъ дорога безъ всякаго труда вырабатывала и могла въ самомъ началѣ своей дѣятельности уплатить долгъ правительству, первоначально возникшій до приведенія дороги въ порядокъ. Въ 1887 г. правительство разрѣшило конвертировать 5%-ый облигаціонный долгъ дороги въ 4%-ый [4]), благодаря чему сумма лежащихъ на ней обязательствъ возросла до 20.767.438 руб. зол.=31.151.157 руб.=$^{1}/_{15}$ имп. (67.286.500 мар.) нар., но платежи уменьшились до 1.339.062 р. или на 103.207 руб. ежегодно, тогда какъ доходъ о-ва возрасталъ съ каждымъ годомъ, опредѣлившись за десятилѣтіе 1883—1892 г.г. въ высшей суммѣ 3,683 тыс. руб. (1891 г.), а за лучшіе пять лѣтъ семилѣтія 1884—1900 г.г. по 3.403.583 руб. въ среднемъ. 14 февраля 1890 г. правительство получило по концессіи право на выкупъ этой дороги на общихъ условіяхъ, — по средней чистой доходности лучшихъ пяти изъ послѣднихъ семи передъ выкупомъ годовъ или по послѣднему передъ выкупомъ году, если его доходъ былъ выше этого средняго. Такъ какъ доходъ дороги имѣлъ тенденцію къ возрастанію, то выкупъ ея въ будущемъ сулилъ правительству извѣстныя выгоды, съ другой стороны, судя по колебаніямъ, изъ году въ годъ, чистаго дохода дороги то въ сторону пониженія, то въ сторону повышенія, выгоды эти не могли быть особенно значительными, тѣмъ болѣе что линія была сравнительно небольшого протяженія. Въ виду этого предпочли [5]) продлить существованіе о-ва, но съ условіемъ, чтобы оно взамѣнъ этой льготы соорудило за счетъ новаго облигаціоннаго капитала новый рельсовый путь отъ Курска до Воронежа, проложило бы второй путь отъ Курска до Кіева и построило рядъ небольшихъ подъѣздныхъ путей. Капиталъ въ 1892 году былъ реализованъ изъ 4% нариц. на сумму 25 мил. руб. кред. по 97 за 100 (за учетомъ 1% герб. сбора—по 96%), и о-во, переименованное по Высочайше утвержд. полож. Комитета Министровъ отъ 22 марта 1893 года [6]) въ о-во *Кіево-Воронежской* ж. д., могло приступить къ выполненію принятыхъ на себя обязательствъ. 2 янв. 1894 года уже было открыто

---

[1]) Ibid. стр. 341—342.

[2]) Свѣдѣнія госуд. контр. 1899 г. стр. 18 даютъ цифру 720.602 р.

[3]) На 3 мил. £ по 152.500 £ ежегодно, перечисляемъ по 9 р. 45,75 к.

[4]) Рус. госуд. кред. т. II стр. 303—304.

[5]) Рус. госуд. кредитъ т. II, стр. 322—323.

[6]) П. С. З. № 9435.

правильное пассажирское и товарное движеніе на новомъ участкѣ Курскъ-Кшень, протяженіемъ въ 113 верстъ, а 1 іюля 1894 года на участкѣ Кшень-Воронежъ протяженіемъ въ 117 верстъ, всего 230 съ небольшимъ верстъ новаго ширококолейнаго пути, слѣдовательно въ дов. короткій промяжутокъ времени [1]). Одновременно слѣдовало сооруженіе и разрѣшенныхъ подъѣздныхъ путей: именно 1) линія *Коренево-Суджа*—37½ верстъ открыта для правильнаго движенія 16 ноября 1893 года, 2) линія *Конотопъ-Пироговка*—92 версты—22 декабря 1893 года, 3) линія *Круты-Черниговъ*—75 верстъ—22 декабря 1893 года, 4) линія *Круты-Пирятинъ*—101 верста—26 декабря 1893 года, 5) линія *Коренево-Рыльскъ* въ 22 версты—1 января 1895 года [2]), всего 328 верстъ узкоколейныхъ путей (ширина колеи = 1 метръ = 0,4687 саж., рельсы 13,68 фунт. въ погонномъ футѣ, мосты всѣ деревянные, уклоны, кромѣ линіи Круты-Черниговъ, до 50% общаго протяженія; обошлась въ общемъ верста этихъ подъѣздовъ около 22½ т. руб.). Линію Коренево-Рыльскъ Высочайше утвержд. 12 іюня 1893 г. пол. к-та м-овъ [3]) разрѣшено было перестроить въ широколейную, но затѣмъ Высочайше утвер. 4 февр. 1894 г. положеніемъ соед. присутствія [4]) разрѣшеніе это было взято назадъ. Всѣ эти линіи носили характеръ чисто—подъѣздныхъ путей къ уже существующей магистрали, о развитіи которыхъ новое м-во ф-овъ вполнѣ правильно особенно заботилось. Курско-Воронежская линія получила нѣкоторое самостоятельное значеніе, но сыграла также роль и подъѣзда къ Курско-Кіевской линіи, которую спѣшно расширяли со 2-й половины 1892 г. устройствомъ второй колеи, наконецъ открытой для движенія 15 мая 1894 г. [5]) на пространствѣ 428 верстъ. Высочайше утвер. 12 іюня 1893 г. положеніемъ соед. присутствія [6]) было представлено о-ву Кіево-Воронежской ж. д. сооруженіе и эксплоатація широколейнаго пути отъ ст. *Рыльскъ-Боровая* до г. *Брянска* протяженіемъ около 186 верстъ, и узкоколейнаго подъѣздного пути отъ ст. *Ворожбы* до села *Серединная-Буда* протяженіемъ около 121 версты, при чемъ постройка первой линіи не состоялась въ виду того, что положеніемъ 4 февраля 1894 г. [7]) вмѣсто линіи Брянскъ-Рыльскъ разрѣшено было соорудить линію *Брянскъ-Льговъ* (198 верстъ). Съ этою именно

---

[1]) Верста пути обошлась около 53.000 руб.

[2]) Стат. сбор., м-ва п. с., вып. 40, стр. 18—24, вып. 45 стр. 2.

[3]) П. С. З. № 9800.

[4]) П. С. З. № 10320.

[5]) Стат. сбор., вып. 40, стр. 3.

[6]) П. С. З. № 9800.

[7]) П. С. З. № 10320.

цѣлью [1]) былъ реализованъ въ 1893 г. заемъ о-ва на 13.000.000 р. нар. изъ $4^1/_2$% нар. съ выручкой по немъ (безъ учета 1%-аго герб. сбора) 12.610.000 руб. (97%) и 4%-й заемъ 1895 года на 4.750.000 р. нариц. съ выручкой въ 4.560.000 р. (96%), каковыя суммы и дали возможность выстроить дороги и открыть движеніе: по линіи *Ворожба-Серединная-Буда* (140 верстъ, узкоколейная) 1 дек. 1895 г. [2]), а по линіи *Льговъ-Брянскъ* (195 верстъ) 1 авг. 1897 г. [3]). Расширеніе общества на этомъ, однако, не остановилось.

Высочайше утвержд. 7 іюня 1895 г. положеніемъ соед. присутствія [4]) и одновременно утвержденнымъ 3-ымъ дополненіемъ къ уставу означеннаго жел. дор. общества было постановлено присвоить ему наименованіе о-ва *Московско-Кіево-Воронежской* жел. дор., отдать ему въ арендное содержаніе съ 1 янв. 1897 г. по 24 дек. 1955 г. казенную Ливенскую жел. дор. (изъявъ ее изъ аренды о-ва Юго-Восточныхъ ж. д.) и предоставить сооруженіе и эксплоатацію новыхъ рельсовыхъ путей: 1) отъ ст. *Брянскъ* на Шахтную, Жиздру, Брынь, Сухиничи, Калугу, Малоярославецъ, с. Ѳоминское (съ знаменитой бумаго-ткацкой мануфактурой) до *Москвы* протяженіемъ въ 365 верстъ и съ соединительными вѣтвями, указанными въ дополненіи къ уставу; 2) отъ ст. *Мармыжи* до ст. *Ливны*—60 вер., 3) узкоколейной вѣтви отъ ст. *Пирятинъ* до пристани *Красное* на лѣвомъ берегу Днѣпра—86 верстъ. Такимъ образомъ о-во получило право на сооруженіе новыхъ 510 верстъ рельсовыхъ путей, прорѣзывающихъ одинъ изъ самыхъ большихъ и промышленныхъ раіоновъ Россійской Имперіи, обслуживаніе котораго сулило большіе барыши. Правительство отлично сознавало это [5]), и рѣшилось на дарованіе новой концессіи частному обществу, вмѣсто сооруженія ж. дорогъ собственнымъ распоряженіемъ, только благодаря достаточной выгодности для него новаго соглашенія съ о-вомъ М.-К.-Воронежской ж. дор. Новыя жел. дороги должны были захватить районъ Мальцовскихъ заводовъ (къ которымъ о-во бралось провести узкую или широко-колейную вѣтвь общаго пользованія), пройти по Калужской губ., изъ которой ожидался огромный вывозъ лѣсныхъ матеріаловъ (вся площадь лѣсовъ въ губерніи доходила до 880.000 дес.). Ожидалось съ самого начала, что *Московско-Брянская* жел. дор. отыметъ множество грузовъ отъ (тогда уже) казенной Московско-Курской ж. д. и дастъ до 11.500 р. валового дохода съ версты. Пирятинская и Мартыновская линіи

---

[1]) Стат. сбор. вып. 45, стр. 15.

[2]) Ibid. стр. 2.

[3]) Стат. сбор. вып. 53 стр. 23.

[4]) П. С. З. № 11827.

[5]) См. *Вѣстн. Финан.* 1895 г. № 29.

предполагались неособенно доходными (до 1.100—1.200 руб. на версту), но въ виду дешевизны ихъ сооруженія при совершенно ровной мѣстности, гдѣ онѣ должны были проходить, лечь бременемъ на о-во М.-К.-В. ж. д. онѣ не могли, слѣд. общество могло ожидать только крупныхъ барышей, не говоря уже о разныхъ сопряженныхъ съ многомилліонной постройкой выгодъ запрявилъ о-ва. Но какія же выгоды получало правительство, особенно если Брянская линія грозила паденіемъ доходности Московско-Курской ж. д.? Первую выгоду правительство видѣло въ избавленіи отъ необходимости строить второй путь Московско-Курской ж. д., совершенно переполненной грузами и пассажирами, вторую въ томъ, что распоряженіемъ казны было невозможно построить въ скоромъ времени аналогичную линію, имѣющую важное экон. значеніе, вслѣдствіе заваленности работами м-ва путей сообщенія, организовывавшаго управленіе рядомъ выкупленныхъ въ казну частныхъ ж. дорогъ и строившаго цѣлый рядъ новыхъ рельсовыхъ путей, тогда какъ частное общество обязывалось открыть движеніе на новой дорогѣ уже къ 1 янв. 1898 г.. Наконецъ, о-во брало въ аренду Ливенскую казенную узкоколейную вѣтвь (которой тяготилось о-во Юго-Восточныхъ ж. д.) за прежнюю плату 100.000 р. въ годъ, но съ обязательствомъ перестроить ее въ ширококолейную. Для того же, чтобы обезопасить себя отъ всякихъ случайностей и возможныхъ убытковъ отъ пониженія дохода на казенной Московско-Курской линіи, правительство выговорило себѣ право на полученіе двухъ третей чистой прибыли о-ва М.-К.-В. ж. д. сверхъ *семнадцатирублеваго* дивиденда на его акціи. Дѣло въ томъ, что о-во за покрытіемъ обязательныхъ платежей отчислило въ пользу акціонеровъ въ 1891 г. 1.623, въ 1892—1.465 и 1893 г.—1285 тыс. р., или на акцію (75.000 акцій)—21 р. 64 к. въ 1891 году, 19 руб. 50 коп. въ 1892 г. и 17 р. 13 к. въ 1893 г., въ среднемъ за годъ по 19 р. 42 к. (сверхъ гарантіи) М-во ф-овъ же, считая нѣкоторыя изъ отчисленій, показанныя въ чистой прибыли, собственно эксплоатаціоннымъ расходомъ, находило достаточнымъ опредѣлить средній дивидендъ акціонеровъ въ 17 р., каковая цифра не должна была понизиться, въ цѣляхъ сохраненія за о-вомъ уже пріобрѣтеннаго имъ положенія. Но дальнѣйшій ростъ выгодъ нельзя было сохранить безъ всякихъ ограниченій въ виду того, что этотъ ростъ могъ получиться за счетъ убытковъ паралельной казенной линіи. Отсюда сохраненіе за акціонерами только $^1/_3$ дальнѣйшаго свыше 17 р. на акціи дохода. Наконецъ, правительство, предвидя, что убытки М.-Курской линіи могутъ не покрываться причитающейся казнѣ частью дохода М.-К.-В. жел. дороги, оставило за собою право выкупить всѣ линіи обще-

ства *во всякое время*, съ тѣмъ только ограниченіемъ, что въ случаѣ выкупа до 1 января 1910 г. разсчетъ долженъ производиться по чистому доходу 1884—1890 г.г. для Курско-Кіевскаго участка, а для остальныхъ участковъ по гарантированному доходу ихъ строительныхъ капиталовъ, т. е. на тѣхъ же основаніяхъ, какъ было установлено въ 1891 г. при разрѣшеніи сооруженія Курско-Воронежскаго участка. Правительство обезпечивало себѣ право контроля за сооруженіемъ новыхъ линій (ст. III полож. Соед. прис. 7 іюня 1895 г.). Соглашеніе это не можемъ не признать выгоднымъ и для казны, и для частнаго общества, и для государства, расширявшаго свою сѣть на 500 слишкомъ верстъ безъ всякаго риска приплатъ изъ своихъ обыкновенныхъ источниковъ доходовъ. Высоч. повел. 24 ноября 1895 г. [1]) о-ву было разрѣшено выпустить отъ своего имени гарантированный изъ 4% нар. заемъ въ метал. или кредит. валютѣ на сумму до 39.559.000 кр. въ цѣляхъ покрытія расходовъ по сооруженію помянутыхъ линій и на *уплату процентовъ* на суммы, затраченныя въ производство работъ до открытія правильнаго движенія, на покрытіе издержекъ по произведеннымъ изысканіямъ новыхъ линій и подъѣздныхъ путей, на содержаніе правительственной инспекціи и жандармскаго полицейскаго управленія за время сооруженія линій и на возмѣщеніе расходовъ по изготовленію облигацій. Этимъ путемъ, понятно, поддерживались крупные дивиденды акціонеровъ о-ва, неминуемо грозившіе иначе пониженіемъ до открытія движенія по новымъ линіямъ. Заемъ, былъ, какъ сказано выше [2]), реализованъ заграницей въ 1895 г. на сумму 27.704.874 руб. зол. съ выручкой въ 40.102.804 руб. (96,5%). На эту выручку, кромѣ расходовъ по сооруженію новыхъ линій были также отнесены (по Высочайше утвержд. 25 окт. и 13 дек. 1896 г. и 21 ноябр. 1897 г. полож. Соед. Прис.[3]) разрѣшенные ранѣе расходы по улучшенію принадлежностей для выстроенныхъ дорогъ (оборудованіе мастерскихъ, устройство электрическ. освѣщенія, снабженіе паровозовъ новыми автоматическими тормозами, сооруженіе домовъ для нуждъ управленія дороги) и на увеличеніе подвижнаго состава дорогъ. Часть этого увеличенія было разрѣшено отнести на казенныя средства о-ва впредь до реализаціи *новаго* облигаціоннаго займа. Сооруженіе новыхъ линій двигалось довольно успѣшно, однако не съ тою быстротою, съ какою предполагалось. Линія *Пирятинъ-Красное* (92 версты), составляющая продолженіе подъѣзднаго пути *Круты-*

---

[1]) Стат. сбор., в. 46, стр. 16.

[2]) Стр. 465—466.

[3]) П. С. З. 13.332, 13.333, 13.510, 14.670 и 14.671.

Пирятинъ была окончена и открыта для движенія 1 авг. 1897 г. [1]), участокъ *Мармыжи-Ливны* удалось открыть (65 верстъ) только 15 ноября 1898 г., а участокъ *Москва-Брянскъ* (355 верстъ) временно съ 1 авг. и для правильнаго движенія 1 октяб. 1899 г. [2]), съ опозданіемъ, противъ обѣщаннаго, почти на 2 года. Строительные капиталы, считая въ нихъ и проценты за время сооруженія означенныхъ дорогъ, положено было (16 іюня 1898 г. [3]) опредѣлить: 1) въ 22.974.616 рублей для Московско-Брянской линіи, или по 64.717 р. на версту, 2) въ 5.486.784 р. для уч. Мармыжи-Верховье съ перестройкой Ливенской узкоколейной дороги въ ширококолейную, или по 84.412 р. на версту (?) 3) въ 2.272.453 руб. для участка Пирятинъ-Красное или по 24.700 руб. на версту [4]), разцѣнка очень высокая (она была еще повышена въ силу Высочайше утв. 3 мая 1902 г. пол. Соед. Присут. до 35.712.302 р., включая сюда и расходъ по возобновленію упраздненной вѣтви къ р. Окѣ въ г. Калугѣ [5]), дающая весьма большой просторъ для строителей, особенно принявъ во вниманіе чрезвычайно легкія техническія условія мѣстности, гдѣ прошли новые пути и чрезвычайно упрощенные способы постройки, въ результатѣ которыхъ новыя дороги немедленно по открытіи на нихъ движенія сдѣлались источникомъ многочисленныхъ анекдотовъ вслѣдствіе своей неисправности. Но, какъ непрерывно растущій комъ снѣга, должно было идти въ своемъ разростаніи и о-во М.-К.-В. жел. дор.: Высочайше утвер. 7 февр. 1897 г. полож. соед. присут. [6]) разрѣшено было обществу приступить къ сооруженію (за счетъ реализаціи въ будущемъ новаго облигаціоннаго займа) узкоколейной вѣтви отъ ст. *Охочевка* Кіево-Воронежскаго участка до с. *Колпино* протяженіемъ въ 54 версты, а 21 марта 1897 г. [7]) постановлено было передать о-ву въ аренду казенную жел. дор. вѣтвь между станціями Курскъ I М.-Курской ж. д. и Курскъ II (городъ) съ 1 іюля 1897 г. по 24 дек. 1955 г. за 35.000 р. ежегодно съ обязательствомъ со стороны о-ва устроить за счетъ дополнит. облиг. капитала вѣтвь отъ г. Курска до моста черезъ р. Сеймъ по проекту и расцѣночной вѣдомости, утвержденнымъ м-омъ пут. сообщ. и съ правомъ правительства во всякое

---

[1]) Стат. сбор., вып. 53, стр. 23—24.

[2]) Стат. сбор., вып. 57 стр. 2, вып. 61 стр. 2. Торг.-пром. газ. 1899 г. № 168.

[3]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1454.

[4]) Въ среднемъ верста Московско-Брянской линіи и вѣтвей исчислялась въ 68.000 р. (Наша жел. дор. политика по документамъ архива ком. мин., т. IV стр. 63).

[5]) Указатель 1902 г. № 46 стр. 805.

[6]) П. С. З. 13711.

[7]) П. С. З. № 13873.

время отобрать вѣтвь у о-ва при одновременномъ выкупѣ всей М.-К.-В. ж. д. и принадлежащихъ ей вѣтвей. 30 мая 1897 года разрѣшена *Арсеньевская* вѣтвь въ 4,2 версты отъ ст. Льговъ, стоимостью до 285.970 р. [1]). 16 іюня 1898 г. разрѣшено было о-ву [2]) включить въ составъ своего предпріятія линію, имѣющую соединить въ Брянскѣ станціи Льгово-Брянской и Полѣсскихъ ж. дорогъ, съ тѣмъ чтобы сооруженіе ея не превысило 220.000 р.. Строительный капиталъ Охачевка-Колпинской вѣтви былъ опредѣленъ въ 1.169.954 р. или въ 21.660 р. на версту, Арсеньевской вѣтви въ 282.415 р. или болѣе, чѣмъ по 70 т. р. на версту (31 дек. 1899 г. [3]). Наконецъ, послѣднее расширеніе предпріятія М.-К.-Воронежской ж. д. было разрѣшено въ силу Выс. утв. положенія Соед. присут. и Выс. утв. доп. (IV) къ уставу о-ва 2 мая 1898 г. [4]), именно сооруженіе линіи отъ *Кіева до Полтавы* и переустройство узкоколейной вѣтви Круты—Красное въ ширококолейную. Вопросъ о постройкѣ Охочевка-Колпинской вѣтви поднятъ былъ еще въ 1895 году въ виду крупной хлѣбной торговли Малоархангельскаго уѣзда вообще, который линія должна была прорѣзать и особенно с. Колпина, но тогда дѣло было отложено въ виду неимѣнія у о-ва М.-К.-В. жел. дор. средствъ, такъ какъ предстояло соорудить новыя, болѣе крупныя линіи. Однако съ перестройкой Ливенской ж. д. на ширококолейную у о-ва остался безъ употребленія подвижной составъ этой дороги, предназначенный было для продажи о-ву Московско-Ярославской ж. д., потомъ несостоявшейся, и явилась необходимость пустить его въ дѣло. Отсюда хлопоты общества о разрѣшеніи постройки новаго узкоколейнаго пути Охочевка-Колпино, которое и было дано съ тѣмъ, чтобы верста дороги (не считая рельсовъ, скрѣпленій, шпалъ, подвижнаго состава и мастерскихъ) обошлась приблизительно по 20.000 р. [5]). 1 сент. 1899 г. [6]) линія была уже открыта для правильнаго движенія (55 верстъ).

Вопросъ о постройкѣ рельсоваго пути отъ Кіева до Полтавы былъ поднятъ еще въ 1888 г. полтавскимъ губернскимъ земствомъ и затѣмъ неоднократно возбуждался разными мѣстными органами общественными и правительственными, но дѣло оставалось безъ движенія, пока за него не взялось о-во М. К. Воронежской жел. дор. Важность новой линіи не подлежала никакому сомнѣнію [7]): съ одной

---

[1]) П. С. З. № 14192.
[2]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1557.
[3]) Собр. узак. 1900 г. ст. 856.
[4]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1712.
[5]) Вѣстн. фин. 1897 г., № 12, стр. 777.
[6]) Стат. сбор. выц. 61, стр. 2.
[7]) Вѣстн.. фин. 1898 г. № 41 стр. 767.

стороны, благодаря ей, могла получиться огромная магистраль (въ виду уже рѣшеннаго сооруженія линіи Полтава-Лозовая и Кіевъ-Ковель средствами казны) между юго-востокомъ и юго-западомъ Россіи, сносившимися доселѣ между собою кружнымъ путемъ; съ другой стороны она должна была прорѣзать богатѣйшую и лишенную удобныхъ путей сообщенія мѣстность, могущую дать по предварительному подсчету до 13.600.000 пуд. разныхъ товаровъ (преимущественно хлѣба, сахара, каменнаго угля, желѣза, соли, лѣса, рыбы, скота). О-во обязывалось вести линію на г.г. Миргородъ, Лубны и Борисполь до пресечѣнія съ Курско-Кіевскимъ участкомъ между р. Днѣпръ и ст. Бровары, всего около 328 верстъ. Техническія условія постройки установлены были «среднія»: (предѣльные уклоны въ 0,008 въ совпаденіи съ кривыми радіуса въ 300 саж., шпалы частью дубовыя, частью сосновыя, рельсы типа 22½ фунта въ погонномъ футѣ со скрѣпленіями, путевыя постройки и жилые дома на станціяхъ—каменные или деревянные на каменномъ фундаментѣ съ желѣзными или гонтовыми кровлями), провозная или пропускная способность дороги ограничивались одной парой пассажирскихъ, одной парой товаро-пассажирскихъ и пятью парами товарныхъ поѣздовъ, но съ обязательствомъ при развитіи коммерческаго движенія, если техническое устройство линіи окажется недостаточнымъ, по требованію правительства, устроить разъѣздные и станціонные пути, увеличить подвижной составъ, уложить вторые пути и т. д. Строительный капиталъ линіи не долженъ былъ превышать 20.208.076 руб. дѣйствительныхъ, или 61.610 руб. на версту, цифра, быть можетъ, нѣсколько и преувеличенная. Съ версты новой линіи, какъ и съ версты линій прежнихъ о-во должно было взносить изв. суммы на содержаніе ж. д. училищъ, правит. инспекціи и т. д. Право на выкупъ дороги правительство сохраняло за собою во всякое время, какъ и право на полученіе въ свою пользу части чистой прибыли о-ва, установленое при дачѣ концессіи на сооруженіе Московско-Брянской ж. д. Въ цѣляхъ сооруженія линіи Полтава-Кіевъ, а также перестройки вѣтви Круты-Красное въ широколейную, постройки Охачевка-Колпинской и Арсеньевской вѣтвей и другихъ расходовъ (по Выс. утв. пол. соед. присутствія отъ 7 іюня 1895 г., 25 окт. и 13 дек. 1896 г., 7 февр. и 30 мая 1897 г., 2 мая и 16 іюля 1898 г.) былъ обществу М.-К.-Вор. ж. д. разрѣшенъ выпускъ новаго 4%-аго гарантированнаго займа на сумму сперва 10 мил., а затѣмъ еще 15.750.000 р. нар., которые были пріобрѣтены госуд. казначействомъ для сберег. кассъ, первый по курсу 96,5 за 100 или съ выручкой въ 9.650.000 р., второй по 95,25 за 100 или съ выручкой въ 15.001.875 р. Временное движеніе было открыто на линіи Кіевъ-Полтава постепенно

въ 1900 г., а окончательно во второй половинѣ 1901 г. Строительный капиталъ линіи съ процентами за время постройки былъ опредѣленъ въ 23.664.268 р. или около 74.900 р. на версту (316 верстъ) Выс. утв. положеніемъ соед. присут. отъ 11 марта 1901 г. [1]), причемъ было повелѣно предоставить м-ру путей сообщ. по соглашеніи съ военнымъ, выяснивъ размѣры и стоимость заявленныхъ военнымъ вѣдомствомъ по отношенію къ линіи Кіевъ-Полтава дополнительныхъ устройствъ, войти незамедлительно о соотвѣтственномъ увеличеніи облигаціоннаго капитала о-ва М.-К.-Воронежской ж. д. Разрѣшеніе увеличить этотъ обл. капиталъ послѣдовало въ томъ же 1901 г. [2]), именно на: 1) 1.434.286 р. для покрытія перерасхода по сооруженію линіи Курскъ-Воронежъ и подъѣздныхъ путей Коренево-Рыльскъ, Коренево-Суджа, Конотопъ-Пироговка, Круты-Черговъ, Круты-Пирятинъ, Ворожба-Серединная Буда, 2) 3.500.000 р. въ цѣляхъ образованія оборотнаго капитала о-ва, 3) 741.000 руб. для покрытія разныхъ строительныхъ расходовъ о-ва, 4) въ размѣрѣ 850.825 р. дѣйств. для покрытія расходовъ по производству работъ и поставокъ по усиленію дорогъ общества, 5) въ размѣрѣ 1.300.000 р. дѣйств. для увеличенія оборотнаго капитала о-ва [3]), 6) 1.500.000 р. дѣйств. по особому ходатайству о-ва [4]), всего на 9.326.111 р. дѣйств. Какъ же отразилось на дѣлахъ о-ва М.-К.В. ж. дороги его расширеніе, превращеніе изъ небольшой линіи Курско-Кіевской ж. д. длиною въ 439 верстъ въ цѣлую сѣть жел. дор. общимъ протяженіемъ 2338 верстъ (включая мелкія вѣтви: Жиздринскую—9 верстъ, Калужскую—15, соедин. вѣтви въ Москвѣ и Брянскѣ около 16, открытыя во второй половинѣ 1899 г., Курскую городскую вѣтвь въ 6 верстъ и прочія вѣтви до 3 верстъ), изъ коихъ 428 верстъ въ два пути, 660—узкоколейныхъ, 63—взятыхъ въ аренду у казны. Ничтожный строительный капиталъ прежняго общества въ 4.500.000 ₤ съ ежегодными обязательными платежами, гарантированными правительствомъ въ суммѣ 2.163.403 р., возросъ до 157.863.634 р. нарц. изъ нихъ 14.186.250 руб. (1.500.000 ₤) въ акціяхъ съ гарантіей платежа въ 721.134½ руб. [5]), 141.208.468 руб.—въ облигаціяхъ (изъ нихъ 72.708.468 руб.—въ иностранной валютѣ), съ гарантированнымъ платежомъ въ 6.369.862 руб. и наконецъ 2.468.916 р. [6]) въ нереализованныхъ капиталахъ и ссудахъ

---

[1]) Собр. узак. 1901 г. ст. 1194.

[2]) Указатель 1901 г. №№ 9, 40, 48 (25 дек. 1900 г. и 21 апр. 1901 г.).

[3]) Ibid., 1902 г. № 17, стр. 275 (23 ноября 1901 г.).

[4]) Ibid. 1902 г. № 46 стр. 805 (21 дек. 1901 г.).

[5]) По свѣд. Г. контр. 1900 г.—721. 437 р. (стр. 70).

[6]) Прилож. къ отчету госуд. контр. за 1901 г. стр. 279.

правительства въ счетъ дополнительныхъ будущихъ облигаціонныхъ капиталовъ. Вся сумма платежей исчислялась въ 7.090.996 р. но сюда надо еще добавить проценты по нереализованному капиталу, считая по 5%—123.446 р. и аренду правительству за Ливенскую и Курскую вѣтви—135.000 р. всего 7.349.442 р., на версту дороги около 3240 р. Если говорить о капитальной затратѣ на всѣ ж. д. линіи, принадлежащія обществу, то къ приведенной выше суммѣ прійдется присоедить затраты казны на Ливенскую и Курскую вѣтви, всего 2.597.046 р. [1]), или весь капиталъ, затраченный на сооруженіе линій М. К. В. ж. д. опредѣлялся въ 160.460.680 р. или на версту (2.338 верстъ)—68.630 р. Выше даны свѣдѣнія о стоимости постройки версты рельсоваго пути отдѣльныхъ линій. Во что же *въ среднемъ* обошлось сооруженіе версты новыхъ ж. дорогъ съ подвижнымъ составомъ и оборудываніемъ, если считать вообще стоимость узкоколейной дороги вдвое дешевле ширококолейной? Было сооружено всего 1173 в. ширококолейныхъ и 660 в. узкоколейныхъ путей за счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала, реализованнаго въ 1892—1899 г.г. (устройство вторыхъ путей, расширеніе Ливенской вѣтви и нѣкоторые другіе расходы можно предположить совершенными за счетъ еще нереализованныхъ капиталовъ: при помощи ссудъ, запаснаго капитала и кассовыхъ средствъ общества). Выручка по этому облигаціонному капиталу составляла 105.489.679 р. (за учетомъ герб. сбора) или около 57.550 р. на версту вообще, и 35.093 р. на версту узкоколейной и 70.186 р. на версту ширококолейной. Конечно, это цифры только самыя приблизительныя, но и онѣ даютъ извѣстное понятіе о хозяйственной дѣятельности частныхъ обществъ при постройкѣ ж. дорогъ въ новѣйшее время. Дѣло впрочемъ не въ стоимости дороги, а въ томъ, достаточный ли она даетъ доходъ, чтобы оплатить затраченный въ предпріятіе капиталъ, хотя и расточительность при постройкѣ даже доходной дороги вещь нежелательная. Не всегда можно оправдывать строителей принципомъ: «побѣдителей не судятъ». Въ данномъ случаѣ довольно дорогая стоимость сооруженія своихъ дорогъ о-вомъ М. К. В. ж. д. не оправдывается *качествами* этого сооруженія, далеко не всегда удовлетворяющими даже минимальнымъ требованіямъ. Конечно, о будущемъ дорогъ этого общества судить еще преждевременно. Прошлое же говоритъ пока за это общество, какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ: за 1893—1900 г.г. средняя чистая доходность дорогъ превышала 5 мил. руб., при чемъ послѣдніе три года, съ открытіемъ новыхъ линій, доходъ

---

[1]) Свѣд. г. контр. о жел. дор. 1900 г. стр. 20—21.

(чистый) сталъ быстро возростать: въ 1897 г. онъ былъ только 4.219.091 руб., въ 1898 г. уже 5.149.466 руб., въ 1899 г.— 6.191.861 руб., въ 1900 г.—7.047.500 руб. и въ 1901 г.— 7.830.190 р. [1]). Естественно, что общество ни разу не потребовало отъ правительства какихъ либо приплатъ по гарантіи и исправно платило слѣдуемыя съ него за казенныя вѣтви арендныя деньги, выдавая своимъ акціонерамъ дов. крупные суперъ-девиденды. Но разсчеты м-ва ф-въ на полученіе нѣкоторой части доходовъ о-ва казною рѣшительно не оправдались. Только въ 1901 г. отчислено было этихъ прибылей въ казну 243.016 руб. [2]). Въ утѣшеніе м-ву ф-въ можно было бы указать на то, что пріостановился и ростъ суперъ-дивидендовъ акціонеровъ. Таковые составляли [3]) въ 1893 году—600.000 руб., въ 1894 г.—600.000 руб., въ 1895 г.—825.000 р., въ 1896 г.—150.000 р., въ 1897 г.—0, въ 1898 г.—337.500 руб., 1899 г.—600.000 р., въ 1900 г.— 487.500 р., но въ 1901 г. доля, причитающаяся акціонерамъ, учредителямъ и директорамъ опредѣлилась въ 1.088.641 руб., а по отчету самаго общества [4]) даже въ 1.382.499 р., что уже указываетъ на значительное улучшеніе дѣлъ общества. Улучшеніе это сопровождается однако ухудшеніемъ дѣлъ казенныхъ жел. дорогъ, особенно Московско-Курской, до изв. степени параллельной Московско-Брянской новой линіи М. К. Воронежскаго о-ва, отвлекающей отъ казенной дороги даже такіе грузы, которые по тарифнымъ условіямъ или вслѣдствіе особыхъ выгодъ пробѣга должны были бы именно слѣдовать по М.-Курской линіи. Такое отвлеченіе происходило вслѣдствіе особыхъ усилій правленія частнаго общества, учредившаго свои агентуры, посредничество комисіонеровъ, иногда даже покупку нѣкоторыхъ грузовъ и проч. При всемъ томъ нельзя не одобрить сооруженія цѣлаго ряда новыхъ рельсовыхъ путей, оживившихъ прорѣзываемыя ими мѣстности, усилившихъ заработки населенія, давшихъ толчокъ развитію нашей промышленности, тѣмъ болѣе что распоряженіемъ казны врядъ ли эти пути были бы сооружены. По желанію правительство во всякое время имѣетъ право выкупить всѣ дороги М.-К.-Воронежскаго общества, но въ настоящій моментъ это не имѣетъ смысла, пока управленіе дорогами ведется обществомъ исправно. Необходимость выкупа наступитъ только въ

---

[1]) Свѣд. г. контр. за 1899 г. стр. 68—69, 72—73, 1900 г. стр. 71 и Предвар. свѣд. за 1901 г. стр. 20.

[2]) Свѣд. за 1901 г. стр. 21.

[3]) Свѣд. г. контр. о жел. д. за 1893 г. стр. 73, 1894 г. стр. 51, 1895 г. стр. 55, 1896 г. стр. 55, 1897 г. стр. 61, 1898 г. стр, 43, 1899 г. стр. 35, 1900 г. стр. 31.

[4]) За 1901 г. стр. 2.

*

случаѣ злоупотребленій со стороны о-ва или въ случаѣ чрезмѣрно быстраго роста доходовъ его, когда выкупъ оказался бы выгоднымъ для казны, но пока для этого нѣтъ еще данныхъ, а быть можетъ въ 1910 году этотъ выкупъ окажется для казны выгоднѣе, чѣмъ теперь. Во всякомъ случаѣ акты соглашенія правительства съ этимъ о-вомъ показываютъ надлежащее пониманіе госуд. интересовъ и умѣніе ихъ соблюдать со стороны новѣйшей нашей финансовой администраціи. Развитіе о-ва М.-К.-Воронежской ж. д. пока пріостановилось. Но энергическое правленіе общества уже вошло съ ходатайствомъ [1]) о разрѣшеніи ему проложенія новой линіи отъ *Краснаго* (узкоколейную вѣтвь Круты-Красное уже разрѣшено перестроить въ широко-колейную) до *Одессы* черезъ Ново-Миргородъ и Вознесенскъ (всего 375 верстъ), съ постояннымъ мостомъ черезъ Днѣпръ (благодаря чему предвидится сокращеніе перевозокъ изъ мѣстностей, лежащихъ на меридіанѣ Петербурга и восточнѣе его, на 200 верстъ), съ переустройствомъ узкоколейнаго пути Конотопъ-Пироговка въ широколейный, соединеніемъ его съ Льгово-Брянскимъ участкомъ черезъ существующую вѣтвь Ворожба—Серединная Буда, и съ постройкой вѣтви отъ ст. Ичня (линіи Круты-Красное) до ст. Бахмачъ (въ цѣляхъ сокращенія пути изъ Одессы до Москвы). Такая комбинація сулитъ обществу новыя выгоды въ виду незначительнаго числа рельсовыхъ путей въ районѣ, гдѣ преподлагаются новыя сооруженія. Кіевъ при этомъ будетъ обойденъ, но ничто, конечно, не мѣшаетъ со временемъ провести къ нему соединительную вѣтвь. По всей вѣроятности, при первой возможности реализовать для о-ва новые облигаціонные капиталы просьба его будетъ уважена, ибо останавливаться съ расширеніемъ рельсовой сѣти у насъ не думаютъ, напротивъ мечтаютъ о ея дальнѣйшемъ развитіи. (Это же пока и единственный путь для поддержанія «блестящаго» состоянія нашихъ финансовъ).

О-во *Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.* первоначально возникло подъ названіемъ *Рыбинско-Бологовскаго* въ 1868 г. [2]) съ крупнымъ акціонернымъ капиталомъ, опредѣленнымъ по уставу 1870 г. въ 19.320.000 р. зол. Характерно и рѣдко по тому времени, что акціи не были гарантированы правительствомъ, участіе котораго выразилось только въ выдачѣ обществу крупныхъ ссудъ, впослѣдствіи уплаченныхъ, благодаря выпуску обществомъ облигацій. Впослѣдствіи за счетъ выпуска облигацій же былъ сокращенъ акціонерный капиталъ до цифры въ 12.500.000 мет. руб. Облигаціи были реализованы въ

---

[1]) См. *Новое Время* 1902 г. № 9625.

[2]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр, 365—366.

1870—1872 г.г. на сумму первый выпускъ въ 3.000.000 р. мет., второй—въ 7.500.000 р. м. изъ 5% нар. *безъ гарантіи правительства.* Дорога открыта была для движенія (275 верстъ) въ 1870 г., сразу же стала давать хорошій доходъ, между прочимъ отъ отдачи въ аренду значительнаго ея подвижнаго состава—сосѣдней Николаевской линіи. Впервые гарантія была дана въ 1884 г. (при Бунге [1]) на третій выпускъ облигацій о-ва въ кред. валютѣ на сумму 2.177.000 р. нар. изъ 5 1/6% съ погашеніемъ въ теченіе 70 лѣтъ, предназначенный для увеличенія оборотнаго капитала дороги и для возврата милліонной ссуды, данной дорогѣ правительствомъ въ 1877 г. Негарантированныя облигаціи пользовались преимуществомъ передъ гарантированными при отчисленіяхъ на оплату ихъ чистаго дохода дороги, такъ что права держателей этихъ старыхъ облигацій при выпускѣ новыхъ (гарантированныхъ) нарушены не были. Общество Р.-Б. ж. д. привело свои дѣла въ 1880-хъ год. въ блестящее положеніе (между прочимъ при участіи И. А. Вышнеградскаго,—до его назначенія министромъ финансовъ). Въ 1893 г. чистый доходъ дороги составлялъ 1.804.178 р., тогда какъ въ пятилѣтіе 1888—1892 г. только 1.295.285 р. Въ 1893 году доля, пришедшедшаяся акціонерамъ, составила 694.874 р. [2]). Въ 1894 г. чистый доходъ дороги возросъ до 2.169.699 р., а доля акціонеровъ до 916.499 р. [3]). 12 янв. 1894 г. наступило для правительства права выкупа этой доходной линіи, и естествено было желаніе ея акціонеровъ отсрочить выкупъ, такъ какъ такъ отсрочка давала шансы на развитіе цѣнъ акцій общества, съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе процвѣтавшаго. М-во ф-въ, занятое тогда выкупомъ цѣлаго ряда другихъ гораздо болѣе важныхъ линій, охотно пошло на встрѣчу желаніямъ общества, тѣмъ болѣе заслуживающаго вниманія что оно и не лежало, и не грозило лечь (въ виду отсутствія гарантіи его акцій) бременемъ на госуд. казначейство, тогда какъ огромная часть другихъ обществъ своимъ неумѣньемъ съ самаго начала, а иногда и преступнымъ образомъ дѣйствій, долгое время буквально опустошала казенные рессурсы. Выс. утв. 4 іюня 1895 г. положеніемъ соед. присутствія и тогда же утвержденнымъ дополненіемъ къ уставу о-ва Р.-Бологовской ж. д. было постановлено [4]) переименовать это общество въ общество *Рыбинской* жел. дор. и разрѣшить ему сооруженіе новой ширококолейной линіи отъ ст. Бологое черезъ Валдай, Старую Руссу и Порховъ до г. Пскова,

---

[1]) Ibid. стр. 570.

[2]) Стат. Свѣд. гос. контр. 1893 г. стр. 74—75 и 434—435.

[3]) Свѣд. 1894 г. стр. 50—51.

[4]) П. С. З. № 11786.

протяженіемъ около 332 верстъ съ подъѣздными путями къ пересѣкаемымъ этою линіей рѣкамъ и близъ лежащимъ берегамъ и селеніямъ, а также передать ему съ 1 іюля 1895 г. въ аренду узкоколейную правительствванную дорогу отъ Чудова до Старой Руссы (Новгородскую) съ обязательствомъ уплачивать правительству то, что оно само должно было платить по облигаціямъ сдаваемой въ аренду линіи. Правительства отсрочивало свое право на выкупъ дорогъ о-ва до 1905 года съ обязательствомъ въ случаѣ выкупа до 1915 г. произвести съ акціонерами разсчетъ по той цѣнѣ, которая приходилась бы имъ до новаго соглашенія 4 іюня 1895 года, но обязало о-во 1) отчислять въ кассу казны $^2/_3$ остатка чистаго дохода, получающагося за вычетомъ изъ него по 9 р. дивиденда на каждую акцію непогашенную и 4 р. на акцію погашенную и кромѣ того 2) передать въ казну 15.000 акцій общества (стоющихъ по минимальной биржевой оцѣнкѣ до 2.400.000 р.). Для сооруженія новыхъ линій обществу разрѣшалось выпустить новый 4%-ый облигаціонный заемъ, *гарантированный* правительствомъ, съ тѣмъ чтобы сумма до 13 мил. руб. составила строительный капиталъ новыхъ дорогъ, а остальная была употреблена на выкупъ еще непогашенныхъ 5%-ыхъ облигацій общества 1, 2 и 3-ьяго выпусковъ (на сумму 2.909.931 р. м.+7.296.682 р. м.+2.131.400 руб. кред.), всего на 17.441.320 р.. Условія эти были небезвыгодны для казны, но еще болѣе выгодны для общества Рыбинской дороги, такъ что м-во ф-овъ сочло необходимымъ напечатать во всеобщее свѣдѣніе своего рода оправдательный документъ [1]), гдѣ излагались причины, почему не была выкуплена Рыбинско-Бологовская линія и не сооружены новыя вѣтви распоряженіемъ казны. Въ виду большого интереса этого сообщенія, мы приводимъ изъ него выдержки. Правительство признавало крайне желательнымъ и въ экономическомъ, и въ стратегическомъ отношеніяхъ скорѣйшаго сооруженія Бологое-Псковской ж. д., но, занятое сооруженіемъ Сибирской дороги и имѣя уже въ своемъ управленіи до 20.290 верстъ рельсовыхъ путей (изъ 41.350 всѣхъ готовыхъ и строющихся), открытыхъ для движенія и 6.042 версты въ постройкѣ, т. е. до 64% всей сѣти, не считая тѣхъ, которыя уже были намѣчены къ выкупу, не находило для себѣ возможнымъ приступить къ сооруженію еще новыхъ путей, такъ какъ м-во п. сообщ. не закончило организаціи управленія и тѣхъ изъ нихъ, которыя уже были сосредоточены въ рукахъ казны. Между тѣмъ Псковско-Бологовская линія не сулила чистаго дохода болѣе 203.000 р. или по 600 р. на версту, тогда какъ требова-

---

[1]) Вѣст. фин. 1895 г. № 28.

лось при самыхъ скромныхъ расходахъ на ея сооруженіе (35.000 р. на версту) чистаго дохода, достаточнаго для покрытія ея обязательствъ не менѣе 600.000 р., или до 1800 р. на версту. Слѣд. *само по себѣ* сооруженіе этой линіи грозило бы казнѣ одними убытками, тогда какъ Рыбинско-Бологовская дорога получила бы, благодаря новой дорогѣ, множество новыхъ грузовъ, способныхъ увеличить ея доходы на 764.865 руб. чистыхъ ежегодно. Наконецъ доходы паралельной Новгородской жел. дор. должны были уменьшиться до 59.335 руб. въ годъ. Отсюда м-во ф-овъ дѣлало совершенно правильный выводъ, что всѣ три линіи необходимо сосредоточить въ однѣхъ рукахъ, т. е. или выкупить Р.-Бологовскую дорогу въ казну и сооружать линію Псковъ-Бологое казенными средствами или вступить въ особое соглашеніе съ о-мъ Р.-Бологовской ж. д. о сооруженіи имъ новой линіи. Противъ перваго можно было только возразить о несвоевременности сосредотеченія въ рукахъ казны новой 775 верстной сѣти рельсовыхъ путей, но м-во ф-овъ придумало и другія соображенія, оно хотѣло доказать особенную выгодность для казны приведеннаго выше соглашенія 4 іюня 1895 г. Съ этою цѣлью былъ сдѣланъ разсчетъ стоимости для казны выкупа Р.-Бологовской линіи, при чемъ этотъ разсчетъ сдѣланъ былъ *совершенно неправильно* по чистому доходу 1894 г., а не 1893 г., какъ слѣдовало бы *по условіямъ концессіи*, ибо право на выкупъ наступило въ январѣ 1894 г., и разсчетъ пришлось бы дѣлать по доходности послѣдняго передъ выкупомъ года, т. е. 1893 г. Конечно, если бы выкупъ былъ отсроченъ до 1895 г., то пришлось бы имѣть дѣло съ доходомъ 1894 г., какъ, если бы выкупъ сдѣланъ былъ въ 1896 г., въ основаніе его слѣдовало бы положить доходъ 1895 г. и т. д. Но кто же заставлялъ м-во ф-овъ отсрочивать выкупъ? Въ 1893 г. чистый доходъ былъ на 366.000 р. менѣе чѣмъ въ 1894 г. (1.804.000 р. противъ 2.170.000 р.). Допустивъ такимъ образомъ невѣрный пріемъ исчисленія, м-во ф-овъ конечно, получило выводы чрезвычайно блестящіе для предпринятой операціи. При громадномъ доходѣ 1894 г. капитализированная сумма этого дохода (по 5% на срокъ до 4 іюля 1955 г.) должна была бы составить болѣе 25 мил. руб., по 211 р. 40 к. на акцію, цѣны которой на биржѣ не превышали 165 руб. (что должно было бы показать м-ву ф-овъ, насколько преувеличена была вычисленная имъ выкупная за дорогу сумма), а въ случаѣ выкупа дороги 1 января 1905 г. капитализированная сумма чистаго дохода всѣхъ дорогъ опредѣлялась только въ 19½ мил. руб., со сбереженіемъ противъ выкупа 1895 г. на 6 почти мил. р. Но этотъ расчетъ получился въ предположеніи, что доходы дорогъ съ 1894 года не будутъ возрастать, обязательства же ея увеличатся вслѣдствіе соо-

руженія и взятія въ аренду новыхъ убыточныхъ линій, т. е. опять-таки былъ совершенно оригинальнымъ расчетомъ. Кромѣ того, при исчисленіи выкупной цѣны по доходу 1893 г. капитализированная въ 1894 г. ея стоимость опредѣлилась бы на 6 мил. р. меньше исчисленной м-омъ ф-овъ, такъ что о выгодности собственно отсрочки выкупа для казны не могло бы быть и рѣчи. Но хорошо по крайней мѣрѣ то, что соглашеніе не грозило казнѣ убытками, ибо при самыхъ скромныхъ ожиданіяхъ весь чистый доходъ дорогъ о-ва Рыбинской ж. д. долженъ былъ составить не менѣе 1.658.000 р., тогда какъ обязательства дороги не должны были превышать 1.601.670 р. М-во ф-овъ еще утѣшало себя тѣмъ, что если доходы дороги возрастутъ до 3.200.000, казна получитъ по новому соглашенію въ свою пользу 172.186 р., если до 3.700.000 р.—498.852 р., если до 4.200.000 р. то 825.519 р. Разсчетъ этотъ однакоже совершенно не оправдался на дѣлѣ. Общество въ 1895 г. реализовало необходимый для конверсіи старыхъ займовъ, уплаты казнѣ небольшой ссуды Новгородской ж. д. (22.000 р.), увеличенія подвижнаго состава дороги и сооруженія участка Бологое-Псковъ капиталъ на 21.121.510 р. зол. въ герман. валютѣ по курсу 96,5 за 100 изъ 4% и съ выручкой въ 30.573.385 р. (см. выше), приняло отъ казны выкупленную ad hoc Новогодскую ж. д., за которую уплатило 2.250.000 р. [1]) и 11 ноября 1897 г. открыло для движенія линію Бологое-Псковъ (335 вер.[2]), сооруженную по цѣнѣ не болѣе 39.000 р. за версту. Обязательства свои о-во Рыбинской жел. дороги выполняло вполнѣ исправно, и приплатъ по гарантіи казнѣ дѣлать не приходилось, но за то оказались тщетными и всѣ разсчеты правительства на раздѣлы съ о-вомъ его возросшихъ доходовъ. Доходы эти дѣйствительно росли, составивъ въ 1895 г. 2.277.782 р. (доля акціонеровъ—1.076.316 р.) въ 1896 г.—2.326.758 р. (доля акціонеровъ—1.205.285 р.), но о доходѣ въ 3.200.000 р., о которомъ мечтало м-во ф-овъ, конечно, нечего было и думать. Тѣмъ не менѣе было рѣшено приступить къ дальнѣйшему расширенію предпріятія: 12 мая 1896 г. было Высочайше утверждено второе дополненіе къ уставу о-ва Рыбинской ж. д. [3]), на основаніи котораго ему было предоставлено построить подъѣздную ж. д. вѣтвь нормальной колеи отъ г. Кашина до ст. Савелино Рыбинской ж. д. (око-

---

[1]) Свѣд. г.-контр. за 1895 г. стр. 54—55, 1896 г. стр. 54—55. Казна заплатила за Новгородскую дорогу (см. ниже) 178.900 р., а о-во Рыбинской дороги внесло въ казну акцій на 2.400.000 р. и въ уплату ссуды 22.000 р.

[2]) Стат. сбор., стр. 3 и вып. 57, стр. 12.

[3]) П. С. З. № 12926.

ло 52 верстъ [1]) и оборудовать главную линію дополнительнымъ подвижнымъ составомъ въ количествѣ, указаномъ м-вомъ п. сообщ., опять таки за счетъ гарантир. правительствомъ новаго облигаціоннаго займа общества. 21 мая 1897 г. было Высочайше утверждено третье дополненіе къ уставу о-ва Рыбинской ж. д. [2]), по которому предпріятіе получило новое, на этотъ разъ огромное, расширеніе. Именно разрѣшалось о-ву: 1) соорудить ж. дорогу протяженіемъ около 1030 верстъ отъ Москвы до Виндавы черезъ В. Луки, Штокмансгофъ и черезъ Туккумъ, стоимостью около 58.843.000 р. кр., 2) построить вѣтви протяженіемъ около 169 верстъ отъ одной изъ станцій М.-Виндавской дороги до ст. Дно Бологое-Псковскаго участка Рыбинской дороги, стоимостью до 5.961.000 р. кр., 3) вѣтви протяженіемъ около 35 верстъ отъ ст. Савелино до г. Краснаго Холма, стоимостью 883.000 р. кр., 4) произвести въ Рыбинскѣ работы и устройства, вызываемыя сооруженіемъ Рыбинско-Бологовскаго участка съ Ярославско-Рыбинскимъ участкомъ М. Я. Арх. ж. д. за общій съ послѣднею дорогою счетъ, при чемъ стоимось, относящаяся до Р.-Бологовскаго участка, опредѣлялась въ суммѣ 120.000 руб. кр., 5) произвести разнаго рода дополнительныя работы и устройства для улучшенія и увеличенія провозной и пропускной способности Рыбинско-Псковскаго участка, стоимостью около 445.000 руб. кр., 6) устроить склады для нефтяныхъ и иныхъ грузовъ, зернохранилища и амбары въ Виндавѣ и др. пунктахъ, затоны съ набережными и приспособленіями для нагрузки, выгрузки и храненія грузовъ, съ устройствомъ къ нимъ подъѣздныхъ путей стоимостью около 2.380.000 р. кр., 7) увеличить оборотный капитамъ о-ва до размѣра 2000 р. на версту общаго протяженія эксплоатируемыхъ о-вомъ дорогъ. Всего о-ву приходилось, слѣд., получить путемъ реализаціи новыхъ облиг. займовъ огромную сумму свыше 70 мил. р., изъ которыхъ первая часть получена была въ 1897 г. путемъ реализаціи небольшого заграничного займа на 6.820.060 р. з. (см. выше). О-во Рыбинской ж. д. по случаю расширенія своего предпріятія было переименовано въ о-во *Московско-Виндово-Рыбинской* ж. д. Правительство отказалось отъ своего права на выкупъ этого предпріятія до 1 янв. 1915 г., но такъ какъ выкупъ до 1915 г. и по первому дополненію къ уставу о-ва не представлялъ для казны особыхъ выгодъ (выкупную сумму пришлось бы вычислять по доходу 1894 г.), то отсрочку эту особенно существенной признать нельзя. Однако нельзя и не пожалѣть, что правительство

---

[1]) Въ пособіе о-ву Кашинское земство обязалось ежегодно выдавать за сооруженіе этой линіи по 9.000 руб.

[2]) П. С. З. № 14129.

не выговорило въ свою пользу условія о выкупѣ, аналогичнаго съ условіемъ, выговореннымъ у о-ва М.-К.-Воронежской ж. д., чтобы выкупъ по желанію правительства могъ состояться *во всякое время* съ тѣмъ, что, если онъ состоится до 1915 г., то разсчетъ производится на основаніи дохода 1894 г. (мы уже говорили, что самый этотъ годъ былъ взятъ произвольно въ убытокъ казнѣ, вмѣсто 1893 г., выговореннаго въ уставѣ о-ва Р.-Бол. ж. д.). Новыя ж. дороги справедливо признавались м-омъ ф-овъ имѣющими чрезвыч. важное значеніе [1]). Вопросъ о сооруженіи порта въ Виндавѣ (незамерзающаго) и проведеніи къ нему ж. дороги давно уже возбуждался и, между прочимъ, сооруженіе Риго-Туккумской линіи (окончена въ 1877 г.) имѣлось въ виду продолжать до Виндавы, но дѣло не подвигалось. Въ 1882 г. учреждена была даже особая коммиссія для производства изысканій по постройкѣ ж. дороги къ Виндавѣ, а въ результатѣ ея трудовъ линія Туккумъ-Виндава была включена въ число линій, подлежащихъ скорѣйшему осуществленію, но дѣло не пошло, заторможенное новыми коммиссіями, обсуждавшими вопросъ о томъ, гдѣ быть военному порту, въ Либавѣ или Виндавѣ и совмѣстимъ-ли военный портъ съ коммерческимъ. Между тѣмъ расло количество грузовъ, вывозимыхъ изъ Балтійскихъ портовъ за границу, дошедшее въ 1895 г. до 123 мил. пудовъ для однихъ зерновыхъ хлѣбовъ, росли перевозки по ж. дорогамъ, идущимъ къ Балтійскимъ портамъ, изъ коихъ только одинъ (Либава) не замерзаетъ. Естественно желаніе дать выходъ скоплявшимся хлѣбнымъ грузамъ и создать новый незамерзающій портъ. С. Ю. Витте, всегда усердно заботившійся о развитіи экспортной торговли, обратилъ самое серьезное вниманіе на вопросъ о Виндавѣ, поставивъ его сейчасъ же на твердую почву. Портъ было рѣшено устроить первоклассный, допускающій суда съ осадкою до 22 футовъ, съ парными молами, хорошими набережными и т. д., ассигновавъ на этотъ предметъ изъ государственныхъ средствъ до 6 мил. руб., а жел. дорогу къ порту взялось соорудить о-во Рыбинской ж. д. О-во бралось перестраивать на свой счетъ и портъ, но м-во ф-овъ справедливо отклонило это предложеніе, какъ могущее при осуществленіи идти въ разрѣзъ съ общегосударственными интересами. Сооруженіе дороги до Виндавы должно было дать выходъ грузамъ Рыбинской дороги не только къ замерзающимъ Петербургу и Ригѣ, а это давало возможность правильной эксплоатаціи линій Рыбинскаго о-ва, ранѣе ограниченной только временемъ лѣтней навигаціи. Для осуществленія новаго предпріятія было рѣшено прежде всего вести дорогу (до 768 верстъ) отъ Москвы

---

[1]) См. Вѣстн. фин. 1897 г. № 11, стр. 811—816.

до ст. Штокмансгофъ (въ 106 верстахъ отъ Риги) Риго-Орловской ж. д. съ тѣмъ чтобы впослѣдствіи вести отсюда дорогу далѣе до Туккума, образовавъ такимъ путемъ совершенно самостоятельную линію отъ Москвы до Виндавы. Дорога эта должна была сократить разстояніе между Москвою и Ригой на 55 верстъ и между Ряжскомъ и Ригой на 31 версту, такъ что она не могла отвлечь отъ существующихъ дорогъ слишкомъ много грузовъ, значеніе ея ожидалось чисто мѣстное. Чистая прибыль дороги ожидалась въ суммѣ до 2.608.840 р. ежегодно, а платежи на строительный капиталъ (около 43½ мил. руб. или по 56½ т. р. на версту) въ 2.190.749 р., другими словами ожидался дов. крупный остатокъ въ пользу акціонеровъ. Одновременно было рѣшено строить и линію Туккумъ—Виндава въ 104 версты—мѣстнаго значенія и какъ выходъ линіи Москва—Штокмансгофъ, съ ожидаемымъ чистымъ доходомъ въ 364.000 р., а за вычетомъ расходовъ по оплатѣ строительнаго капитала, до 284.000 р.,—около 80.000 р. ежегодно. Изъ другихъ разрѣшенныхъ о-ву линій, линія *Дно-Сокольники* грозила ежегодными убытками до 247.000 руб., и о-во первоначально ее строить отказывалось, но м-во ф-овъ въ виду ходатайства мѣстныхъ жителей, заботясь объ экономическомъ развитіи района, настояло на сооруженіи о-омъ убыточной линіи, убытки которой могли быть покрыты прибылями новой доходной линіи. Грозила убытками и маленькая *Красно-Холмская* линія (35 верстъ), но одно изъ уѣздныхъ земствъ, гдѣ дорога должна была пройти (Весьегонскій), взялось прійти на помощь обществу, обѣщавъ ему до 100.000 р. на погашеніе строит. капитала (882.000 р.), съ уплатою въ теченіе 58½ лѣтъ по 4.728 р. ежегодно,—сумма для бѣднаго земства довольно значительная, для богатаго же ж.-д. общества наврядъ ли особенно существенная, такъ что напрасно м-во ф-овъ допустило такую сдѣлку, а у земствъ и такъ средствъ мало, расходы же весьма обширны. Въ общемъ ожидалось по четыремъ новымъ линіямъ до 3.074.000 р. ежегоднаго чистаго дохода при стоимости въ 55.660.000 р. и при ежегодныхъ затратахъ на уплату % и погашенія по этому капиталу—въ 2.808.000 р., слѣд. о-во должно было получить въ свою пользу свободный остатокъ до 266.000 р. Разсчеты могли впрочемъ, какъ это часто бываетъ, оказаться и ошибочными, и тогда о-во могло поплатиться частью своихъ доходовъ отъ прежнихъ линій. Срокъ для сооруженія помянутыхъ рельсовыхъ путей данъ былъ о-ву трехлѣтній. Высочайше утвержд. 18 февр. 1900 г. положеніемъ соед. прис. [1]) строительный капиталъ новыхъ участковъ М.-Р.-Виндавской ж. д.

---

[1]) Собр. до 1900 г. ст. 1514.

былъ опредѣленъ (со включеніемъ процентовъ и погашенія на означенный капиталъ за время постройки, а равно расходовъ по реализаціи облигацій) для участка Москва-Крейцбургъ—въ 50.832.673 р., для уч. Туккумъ-Виндава въ 6.459.314 руб., для уч. Дно-Ново-Сокольники 5.861.854 руб., для уч. Савелино-Красный Холмъ въ 961.528 р., Савелино-Кашинъ въ 1.450.000 р. (вмѣстѣ съ расходомъ по усиленію главной линіи Рыбинской ж. д.), всего въ 65.565.369 р. Для полученія этой суммы произведена была въ 1898—1899 г.г. реализація двухъ новыхъ 4%-ыхъ гарантир. облигаціонныхъ займовъ на заграничныхъ рынкахъ (см. выше), составившихъ (вмѣстѣ съ произведеннымъ въ 1897 г. выпускомъ) нариц. капиталъ въ суммѣ 71.026.894 руб. съ общей выручкой въ 69.047.578 руб. Участокъ Савелино-Кашинъ былъ оконченъ и открытъ для движенія 20 сент. 1898 году, всего 53 версты [1]), уч. Савелино-Красный Холмъ—30 верстъ—3 окт. 1899 г. Сооруженіе же остальныхъ участковъ затянулось и было на основ. Высочайше утв. 23 ноября 1901 г. пол. Соед. Присут. [2]) отсрочено до 11 сент. 1901 г., съ какого срока дороги и были открыты для движенія; Москва-Крейцбургъ—743½ верстъ, Туккумъ-Виндава—105 в., Дно-Ново-Сокольники—165 верстъ всего (включая уч. Савелино-Красный Холмъ) 1043½ вер., обошедшихся въ 64.115.369 р. или около *61.500 р.* за версту, цѣна, которую никакъ нельзя признать особенно низкою, какъ самыя сооруженія нельзя назвать капитальными и снабженными достаточнымъ подвижнымъ составомъ [3]).

Въ 1898 г. послѣдовало новое расширеніе о-ва М.-Р.-Виндавской ж. д. Именно, Высочайше утв. 1 іюня 1898 г. четвертымъ дополненіемъ къ уставу о-ва [4]) оно обязывалось построить своимъ распоряженіемъ: a) участокъ магистральнаго типа отъ ст. Дно-Бологое-Псковскаго участка до г. Луги, b) желѣзную дорогу магистральнаго типа, протяженіемъ около 137 верстъ, для соединенія г. Витебска со станціей пресѣченія Московско-Виндавской ж. д. съ ли-

---

[1]) Стат. сбор, в. 57 стр. 2.

[2]) Указатель 1902 г. № 17, стр. 275.

[3]) На участкахъ Москва—Крейцбургъ и Туккумъ—Виндава по крайней мѣрѣ всюду сооружены желѣзные мосты на каменныхъ опорахъ, но на линіи Дно-Новосокольники большая часть мостовъ—деревянные, всѣ дороги въ одинъ путь, ширина полотна въ насыпяхъ и выемкахъ 2,6 саж. станціонныя постройки большею частью упрощеннаго типа, подвижной составъ для всѣхъ трехъ линій опредѣлился въ 141 паровозъ (пассаж. и товар.), пассажирскихъ вагоновъ 102, вагоновъ почтовыхъ 8, багажныхъ, арестанскихъ и служебныхъ 24, вагоновъ товарныхъ 3065, платформъ и спеціальныхъ тов. вагоновъ 660 (Стат. Сбор., вып. 68 стр. 22—24), слѣд. на версту 0,134 паровозовъ и 3½ товарныхъ вагона, тогда какъ въ 1900 г. среднее число паровозовъ въ Европейской Россіи на всѣхъ вообще дорогахъ опредѣлилось въ 6½ товарныхъ вагоновъ и 0,276 паровозовъ, т. е. вдвое больше.

[4]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1608.

ніею, соединяющей эту дорогу со ст. Дно, c) устроить въ районѣ указанныхъ линій склады для нефтяныхъ и иныхъ грузовъ, зернохранилища, амбары и приспособленія для нагрузки, выгрузки и храненія грузовъ, съ устройствомъ къ нимъ подъѣздныхъ путей, стоимостью около 500.000 р., d) произвести работы по усиленію пропускной способности Рыбинско-Псковскаго уч., по устройству складочныхъ помѣщеній и проч. на сумму 400.000 р., e) построить вѣтвь для соединенія М.-Виндавской ж. д. съ одною изъ дорогъ, примыкающихъ къ Москвѣ и, въ связи съ этою постройкою, устроить сортировочную станцію въ Москвѣ, f) увеличить оборотный капиталъ о-ва до размѣра 2.000 р. на версту двухъ новыхъ линій, g) во всякое время по требованію правительства перестроить узкоколейную Новгородскую дорогу на ширококолейную, снабдивъ ее соотвѣтствующимъ составомъ, h) приступить къ постройкѣ разрѣшеннаго уже ему средняго участка Московско-Виндавской ж. дор., соединяющаго г. Туккумъ съ Риго-Двинскимъ участкомъ Риго-Орловской ж. д., съ тѣмъ, чтобы этотъ участокъ былъ оконченъ въ теченіе 5 лѣтъ, считая со дня утвержденія настоящаго дополненія. Къ сооруженію упомянутыхъ линій и устройству ихъ о-во обязано было приступить съ такимъ разсчетомъ, чтобы дороги были окончены ко времени окончанія сооруженія ж. дороги отъ г. Витебска до г. Кіева или до пересѣченія съ Либаво-Роменскою жел. дорогой. Строительный капиталъ не долженъ былъ превышать 19 мил руб., не считая въ томъ числѣ основной стоимости участка Дно-Сокольники. Возлагая на о-во обязанность сооруженія новыхъ линій и перестройки старыхъ, правительство съ своей стороны принимало на себя обязанность *оказать пособіе обществу*, именно выдавать ему въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ послѣ перестройки Новгородской линіи въ ширококолейную въ тѣ годы, когда дивидендъ, причитающійся акціонерамъ, не достигнетъ 8 руб. на акцію, безвозвратное пособіе въ размѣрѣ, недостающемъ до полной уплаты 8 руб. на акцію (за прибавленіемъ государственнаго налога); но во всякомъ случаѣ не свыше полнаго годового платежа процентовъ и погашенія на капиталъ, потребный для перестройки Новгородской дороги; въ теченіе слѣдующихъ пяти лѣтъ выдача пособія о-ву должна была продолжаться, но съ тѣмъ, чтобы въ теченіе 11-аго года со времени перестройки Новгородской дороги о-во возвратило облигаціонный капиталъ и его суммами погасило это послѣднее пособіе правительству съ начисленіемъ 4% годовыхъ.

Такимъ образомъ правительство брало на себя обязательство своеобразной гарантіи доходовъ о-ва, явленіе во всѣхъ отношеніяхъ нежелательное, ибо самая благонадежность о-ва Рыбинской ж. д. въ

значительной степени обусловливалась отсутствіемъ гарантіи на его крупный акціонерный капиталъ, заставившимъ акціонеровъ работать въ сторону улучшенія дѣлъ общества. Съ другой стороны опредѣленіе наименьшаго дивиденда акціонеровъ въ 8% взято было совершенно произвольно. М-во ф-овъ [1]) опредѣлило столь крупный дивидентъ, взявъ цифры 1895 и 1896 г., когда дивидендъ былъ 7 р. 79 к. и 8 р. 42 к., не считая купоннаго налога. Между тѣмъ при обсужденіи дѣла чины госуд. контроля основательно указывали, что средній дивидендъ акціонеровъ дороги за 15 лѣтъ былъ не выше 5 р., а въ послѣдній 1898 г. онъ понизился даже до 4 р. 25 к. (въ 1897 г.— 7 р. 72 к. безъ учета налога). Словомъ, чтобы замаскировать недостаточное соблюденіе выгодъ казны при новомъ соглашеніи съ о-вомъ Виндавской ж. д., прибѣгали къ тому же пріему, который былъ употребленъ при обсужденіи вопроса о выкупѣ этой дороги въ казну (1894—1895 г.г.), когда для разсчетовъ брали доходъ не 1893 г., какъ слѣдовало бы, а 1894 г. М-во ф-въ опять напечатало объяснительную записку, оправдывающую его образъ дѣйствій [2]). Здѣсь сообщалось, что вопросъ о сооруженіи дороги отъ Петербурга непосредственно на Витебскъ или черезъ Лугу обсуждался еще 1896 г., какъ о началѣ огромной новой магистрали Петербургъ—Кіевъ—Одесса, когда и было выяснено, что собственно линія Петербургъ—Витебскъ должна ежегодно давать убытковъ до 200.000 р., вслѣдствіе чего, понятно, о-во Рыбинской ж. д., которому предложили эту постройку, отъ нея наотрѣзъ отказалось. Съ разрѣшеніемъ линіи на Виндаву доходность Витебско-Лужской линіи еще болѣе должна была пасть (рублей на 80.000 въ годъ), но въ случаѣ сооруженія всей магистрали Петербургъ—Одесса, естественно, доходъ новой линіи долженъ былъ очень значительно возрастать и сулилъ убытковъ не болѣе 47.000 р. ежегодно, если стоимость версты дороги не превысила бы 42.000 р. Въ виду этого о-во М.-Р.-Виндавской ж. д. въ 1898 г. согласилось взяться за сооруженіе Витебско-Петербургской линіи, но на условіи окончить ее тогда только, когда конченъ будетъ путь отъ Кіева до Витебска или же отъ Витебска до пресеченія съ Либаво-Роменской ж. д., каковой путь 9 апр. 1899 г. повелѣно было строить распоряженіемъ казны (Витебскъ—Жлобинъ). Однако, правительство хотѣло вознаградить о-во не за взятіе имъ на себя постройки убыточной линіи, а за обязательство перестроить въ ширококолейную казенную Новгородскую ж. д., что требовало расхода около 4.400.000 р.

---

[1]) Вѣстн. фин. 1898 г. № 41 стр. 79.

[2]) Ibid. стр. 78—79.

и грозило, кромѣ того, пониженіемъ и безъ того скудныхъ доходовъ дороги на 135.400 руб., доводя его убытки до суммы свыше 320.000 р. ежегодно. Изъ этого разсчета выходило, что частное ж. д. общество хочетъ какъ бы облагодѣтельствовать казну,—разсужденіе, показывающее, что правительство начинало опять становиться въ ненармальныя отношенія съ частными обществами, вызывающія опять необходимость дѣлать въ ихъ пользу приплаты (хотя еще годъ тому назадъ м-во ф-овъ выговаривало въ пользу госуд. казначейства раздѣлъ барышей съ тѣмъ же обществомъ и высчитывало съ большою точностью эти барыши). Странность новаго соглашенія особенно выступаетъ наружу, если вспомнить, что дѣло шло о сооруженіи собственно огромной новой магистрали Петербургъ—Кіевъ—Одесса, которая по своей важности, конечно, должна была находиться въ рукахъ государства, а не частныхъ обществъ, между тѣмъ, для сооруженія головного участка этой линіи, явно убыточнаго безъ всей магистрали, обращались къ услугѣ частныхъ обществъ. Впрочемъ, если вѣрить газетнымъ извѣстіямъ, съ частными обществами (М.-К.-Воронежской и той же М.-Р.-Виндавской ж. д.) велись (а можетъ быть, и теперь ведутся) переговоры о передачѣ имъ сооруженія и всей магистрали, которая должна будетъ отнять множество грузовъ и пассажировъ у казенныхъ Николаевской, Московско-Курской, Курско-Севастопольской, Харьково-Николаевской и Юго-Западныхъ ж. д. Такое отступленіе отъ твердо установленныхъ было принциповъ ж. д. политики не можетъ вызывать сочувствія... Нѣкоторый свѣтъ на подкладку этого дѣла вноситъ новое соглашеніе съ о-вомъ М.-Р.-В. ж. д., результатомъ которой являлось Высочайше утв. *пятое* дополненіе устава о-ва отъ 28 цоября 1899 г.[1]), въ силу котораго о-ву разрѣшено было продлить сооружаемую имъ отъ Витебска до ст. Дно линію до соединенія съ Царокосельской ж. д., а также пріобрѣсти въ собственность Царскосельскую ж. д., каковымъ путемъ уже составлялась сплошная линія отъ Петербурга до Витебска. Царскосельская ж. д., выстроенная еще въ 1836 г., особой колеи, протяженіемъ въ 25 вер., имѣла только чисто мѣстное значеніе, не пользовалась правительственными гарантіями и окупала платежи по своимъ акціямъ и облигаціямъ, отчасти благодаря своимъ особымъ тарифамъ, болѣе высокимъ, чѣмъ на остальной нашей ж. д. сѣти. Эта независимость и высота пассажирскихъ тарифовъ Царскосельской дороги, обусловленная ея первоначальнымъ уставомъ, а также неопредѣленіе въ уставѣ условій выкупа дороги въ казну давно уже приводили въ

---

[1]) Соор. увак. 1900 г. ст. 875.

нѣкоторое смущеніе наше финансовое вѣдомство, озабоченное упорядоченіемъ у насъ отношеній правительства къ жел. дорогамъ. Кромѣ того о-во Царскосельской ж. д. толковало *неправильно* по признанію самого м-ва ф-овъ [1]), что по его уставу никакой другой дороги до Царскаго Села строить никто не имѣетъ права, каковому толкованію подчинялось и Главное общество рос. ж. д., а затѣмъ и правительство, платившія Царскосельскому о-ву по 5000 р. ежегодно за право устройства ст. Александровской близъ Ц. Села и за перевозку до этой станціи отъ Петербурга грузовъ и пассажировъ. При такомъ толкованіи затруднялось сооруженіе головного участка Петербургско-Кіево-Одесской магистрали, озабачивавшее финансовое вѣдомство, не говоря уже о нежелательности сооруженія второй линіи паралельно существующей, явившейся бы роскошью при нашей общей бѣдности рельсовыми путями. При соглашеніи же съ о-мъ Царскосельской ж. д. о примкнутіи къ его линіи правительственной магистрали, могло по мнѣнію м-ва ф-овъ получиться такое положеніе вещей, что въ рукахъ правительства будетъ вся магистраль, а въ рукахъ частнаго общества ея головной участокъ, *котораго правительство не имѣетъ права выкупить.* Отсюда изысканіе такихъ комбинацій, при которыхъ Царскосельская дорога перешла бы въ руки другого общества, дороги котораго правительство имѣетъ право выкупить. Само собою ясно, что всѣ приведенныя здѣсь соображенія ничего не говорятъ въ пользу необходимости передачи Царскосельской ж. д. какому-либо частному обществу, ради чего пришлось въ 1898 г. дать этому обществу разрѣшеніе на постройку линіи Витебскъ-Дно, а въ 1900 г. линіи Дно до соединенія съ Царскосельской дорогой и пріобрѣтеніе самой этой послѣдней дороги. Правительство могло, не путая счетовъ, приступить къ сооруженію сказанныхъ линій своимъ распоряженіемъ (головнымъ участкомъ новой магистрали могъ послужить и участокъ Петербургско-Варшавской жел. дор. до Гатчины), могло и выкупить Царскосельскую дорогу принудительнымъ путемъ (въ силу суверенитета государства, имѣющаго право въ своихъ интересахъ экспропріировать всякую частную собственность на началахъ достаточнаго вознагражденія) или же по добровольному соглашенію, тѣмъ болѣе возможному, что всѣ выдуманыя о-вомъ Царск. жел. дор. особыя его права значенія имѣть не могли по сознанію самого м-ва ф-овъ, и о-во легко пошло бы на всякія уступки, тѣмъ болѣе, что хотя дѣла его были въ очень хорошемъ состояніи (средній чистый доходъ 1889—1898 г. составлялъ 234.288 р., а средняя доля, причи-

---

[1]) Дѣло д-та жел. дор. отд. 5 ст. I № 16 за 1899 г.

тавшаяся акціонерамъ, за уплатою облигацій и разными другими вычетами, въ послѣднее наилучшее пятилѣтіе 1894—1898 г., составляла по 105.727 р. при первоначальномъ капиталѣ въ 1.050.000 р.), но дѣло не сулило дальнѣйшаго крупнаго развитія (въ 1899 году чистый доходъ дороги упалъ до 171.852 р., и дивиденда выдано не было) и во всякомъ случаѣ отнюдь не было безусловно вѣрнымъ.

На какихъ же условіяхъ состоялось новое расширеніе предпріятія о-ва М.-В.-Рыбинской дороги? О-во обязывалось соорудить согласно правительственнымъ указаніямъ дорогу отъ ст. Дно до пересѣченія съ Царскосельской ж. д., длиною около 210 вер. нормальной колеи и въ соотвѣтствіи съ означенной постройкой выкупить Царскосельскую дорогу путемъ уплаты не позже 2 января 1900 года за каждую акцію общества этой дороги (всего 17500 акцій) по 180 р. наличными деньгами съ 5% год. за время съ 28 ноября 1899 г. по день, назначенный для уплаты по акціямъ съ тѣмъ, чтобы акціи, въ теченіе пяти лѣтъ съ этого дня не представленныя къ оплатѣ, считались недѣйствительными. О-во Царскосельской жел. дор. уничтожалось, а дорога со всѣми правами и обязательствами переходила къ обществу М.-В.-Рыбинской ж. д. и подлежала выкупу въ казну вмѣстѣ съ остальными линіями этого общества на прежнихъ условіяхъ. Пассажирскіе тарифы Царскосельской ж. д. сохранялись въ теченіе шести лѣтъ со времени открытія правильнаго движенія на линіи Дно-Петербургъ, но договоръ съ правительствомъ объ уплатѣ по 5000 р. ежегодно за право перевозки груза и пассажировъ отъ Александровской ст. до Петербурга—отмѣнялось. Кромѣ платы за акціи о-во обязывалось также погасить усиленнымъ платежемъ и 5%-ыя облигаціи Царскосельской дороги (первоначально на 1.800.000 р. м., а за срочнымъ погашеніемъ 1.714.310 р. м.), долги о-ва (163.000 р.), временныя затраты на дополнит. работы (164.000 р.) и наконецъ 45.000 р. въ распоряженіе главнаго акціонера названной дороги Д. С. Полякова на вознагражденіе директоровъ и служащихъ въ о-вѣ лицъ, по усмотрѣнію Полякова (всего надо было уплатить за Ц. дорогу 6.093.465 р. или по 243.738 р. за версту [1]). Затѣмъ о-во Рыбинской дороги должно было добыть средства a) на сооруженіе новой линіи Дно-Царское Село (весь участокъ отъ Витебска до Петербурга должно было окончить въ теченіе 4 лѣтъ со дня новаго соглашенія), b) на расширеніе и переустройство вокзала и товарной станціи въ Петербургѣ и приспособленіе колеи Царскосельской дороги (0,857 саж.) къ нормальной

[1]) Въ томъ числѣ за акціи 3.150.000 р., за облигаціи, считая по нарицательной ихъ цѣнѣ, 2.571.465 р.

(0,714 саж.), c) на покрытіе издержекъ по сдѣланнымъ уже изысканіямъ линіи отъ ст. Дно къ Лугѣ и Петербургу и на возмѣщеніе правительству расходовъ по содержанію инспекціи и жандармско-полицейскаго управленія при производствѣ строительныхъ работъ, d) на увеличеніе оборотнаго капитала дороги до 2000 р. на версту какъ вновь сооруженнаго участка, такъ и Царскосельской дороги. Всѣ эти расходы (съ выкупной за Царскосельскую д. суммой) не должны были превышать 19.000.000 р., не считая %-овъ за время производства работъ и расходовъ по реализаціи капитала, и добыть ихъ разрѣшалось выпускомъ новаго гарантированнаго правительствомъ облигаціоннаго займа до реализаціи же его разрѣшалось пользоваться суммами, реализованными раньше для другихъ надобностей. М-во ф-овъ исчисляло убытки о-ва Рыбинской дороги отъ новаго соглашенія—въ суммѣ до 5—6 мил. руб. въ первые годы, а потому было рѣшено оказать ему *новое пособіе* со стороны госуд. казначейства. Именно было постановлено (§ 11 Дополненія 5-аго), что изъ общей суммы процентовъ интереса и погашенія на ту часть облигаціоннаго капитала о-ва, которая соотвѣтствуетъ строительному капиталу сооруженія участка Дно—Царское Село, расширенія и переустройства вокзала и тов. станціи въ Петербургѣ и приспособленія Царскосельской ж. д. къ пропуску поѣздовъ нормальной колеи, о-во М.-В.-Рыбинской ж. д. принимаетъ на свой счетъ полностью уплату таковыхъ процентовъ въ размѣрѣ 425.000 р. ежегодно. Въ счетъ же недостающей для полнаго годового размѣра платежа по указанной части облигаціоннаго капитала суммы правительство выдаетъ о-ву для причисленія къ чистымъ его доходамъ въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ современи открытія правильнаго движенія по линіи Петербургъ-Витебскъ въ тѣ годы, когда дивидендъ не достигнетъ размѣра 6 р. 50 к. на акцію (съ прибавленіемъ госуд. налога), приплаты въ постепенно понижающемся размѣрѣ, а именно: въ первый по открытіи движенія годъ—въ полной недостающей до означеннаго платежа суммѣ, но не свыше 550.000 р.; во второй годъ въ размѣрѣ $^{9}/_{10}$ той же суммы, но не свыше 500.000 р., въ третій годъ въ размѣрѣ $^{8}/_{10}$, но не свыше 450.000 р., въ 4-ый—въ размѣрѣ $^{7}/_{10}$, но не свыше 400.000 р., въ пятый и въ послѣдующіе годы до десятаго включительно—$^{6}/_{10}$, но не свыше 350.000 р.. Суммы выданныя въ теченіе 5 лѣтъ,—безвозвратное пособіе, а въ теченіе послѣднихъ 5 лѣтъ возмѣщаются о-вомъ за счетъ новаго облигац. капитала изъ 4% годовыхъ въ теченіе одинадцатаго года со дня открытія правильнаго движенія по линіи Петербургъ-Витебскъ. Въ случаѣ подхода къ Петербургу—Петербургско-Вятской или другой какой-либо ж. дороги и необходимости примкнутія такой дороги къ Петербурго-Витебской условія

пользованія этой дорогою устройствами М.-В.-Рыбинской жел. дор. *устанавливаются правительствомъ*, при чемъ указанныя выше приплаты *уменьшаются* на соотвѣтств. сумму, размѣръ которой также *опредѣляется правительствомъ*. Новое соглашеніе возложило на казну обязательство уплатить безвозвратно 2.250.000 р. и выдать заимообразно 1.750.000 р. частному обществу,—пожертвовавшіе довольно крупное. Но общество наврядъ-ли могло пойти на какія-либо уступки, въ интересахъ соглашенія требовалось непремѣнно купить по неестественно вздутой цѣнѣ Царскосельскую жел. дорогу. Другой вопросъ, слѣдовало ли затѣвать сооруженіе новыхъ убыточныхъ линій, слѣдовало ли новую проектируемую магистраль (Петербургъ-Кіевъ-Одесса) строить отдѣльными участками при посредствѣ и казны, и частныхъ обществъ, слѣдовало ли допускать невыгодное для о-ва Рыбинской дороги соглашеніе съ акціонерами Царскосельской ж. д. Несомнѣнно, если о-во Рыбинской ж. д. согласилось на новую сдѣлку, то единственно въ цѣляхъ возможной наживы его заправилъ *при сооруженіи* новыхъ линій, акціонеры же наврядъ-ли могли извлечь изъ соглашенія особыя выгоды. Не извлекало ихъ и госуд. казначейство.

Затруднительное (для насъ) положеніе денежн. рынковъ заставило правительство для осуществленія новыхъ предпріятій М.-В.-Рыбинской ж. д., для которыхъ требовался капиталъ не менѣе 38.000.000 р., обратиться къ услугамъ сбер. кассъ, которыми и былъ пріобрѣтенъ новый выпускъ облигацій о-ва, гарантированныхъ правительствомъ, на сумму 25.000.000 р. нар. по 91 за 100 съ учетомъ расходовъ—по 90% или съ выручкой въ 22.500.000 дѣйств., пока достаточныхъ для начала работъ. Всего сооружено и предполагается соорудить новыхъ рельсовыхъ путей—болѣе 500 вер. (Дно-Новосокольники, уже открытая для движенія, 166 в., Дно-Царское село—209 верстъ, и Новосокольники-Витебскъ—177 вер.), По сооруженіи ихъ о-во М.-В.-Рыбинской ж. д. будетъ обладать вѣтью въ 2240 верстъ, изъ коихъ 1906 уже открыто для движенія въ первой половинѣ 1902 г. Стоимость версты опредѣлилась въ 165.175 р.[1]). Акціонерный капиталъ общества составляетъ 13.631.400 руб., облигаціонные 130.409.159 р. нар. (за срочнымъ погашеніемъ 128.990.031 р. въ 1901 г.) съ обязательнымъ платежемъ въ 5.865.189 р. Сюда надо присоединить капиталъ Новгородской ж. д. въ 4.501.075 р., за который надо было платить правительству по 187.098 р. ежегодно[2]), да для окончанія начатыхъ сооруженій прійдется реализовать еще новый капиталъ въ суммѣ не менѣе 22 милліон. руб. нар. съ плате-

1) Стат. сбор. м. п. с., в. 68, стр. 11 табл. I.

2) Свѣд. Г. контр. 1900 г. стр. 20—21.

жемъ въ 1.011.607 руб. (изъ 4% съ погаш. по срокъ концессіи— на 52 года). Будутъ ли доходы общества достаточны для выполненія всѣхъ этихъ обязательствъ, хотя бы и съ помощью 10-лѣтнихъ казенныхъ субсидій, судить сейчасъ очень трудно. Считая по $6^1/_2$ р. на акцію (всего 886.041 р. ежегодно), дорогамъ необходимо вырабатывать не менѣе 6.938.328 р. ежегодно, а съ дополнительнымъ, имѣющимъ быть реализованымъ капиталомъ—7.949.934 р. Валовой доходъ 1899 г. доходилъ до 7.385.000 р., 1900 г. до—9.053.000 р., 1901 г. до 9.639.000 р. Чистый доходъ дорогъ общества составлялъ въ 1897 г. 2.158.306 р., въ 1898 г. 2.393.331 р., въ 1899 г. 2.592.609 р., въ 1900 г. 3.768.914 р. въ 1901 г.— 3.578.246 р., а дивидендъ акціонеровъ въ 1897 г. 926.248 р., въ 1898 г. 604.363 р., въ 1899 г. 737.165 р., въ 1900 г. 1.221.026 р., въ 1901 г. только 507.448 р. [1]). Не беремся высказать по поводу этихъ цифръ к. л. опредѣленнаго сужденія, но не можемъ не замѣтить, что результаты эксплоатаціи дороги въ 1900 г. были столь успѣшны, что и казна получила 233.031 р., какъ долю своего участія въ доходахъ о-ва. Измѣнится ли этотъ результатъ съ открытіемъ новыхъ убыточныхъ линій, покажетъ будущее. Во всякомъ случаѣ въ 1915 г., съ наступленіемъ права правительства на выкупъ дороги, его прійдется осуществить въ виду сооруженія казною магистрали Витебскъ-Кіевъ-Одесса. Новое измѣненіе устава этого о-ва послѣдовало въ 1902 году [2]). Теперь уже наврядъ ли можетъ быть сомнѣніе, что о-во М.-В.-Рыбинской ж. д. поддерживаетъ свои доходы отвлеченіемъ грузовъ съ казенныхъ линій (преимущественно Риго-Орловской), организовавъ для этого скупку хлѣба черезъ особыхъ коммиссіонеровъ. Госуд. контроль возбудилъ по этому вопросу дѣло, поступившее въ особую коммиссію при д-тѣ ж. д. дѣлъ [3]).

Третье общество, ставшее особеннымъ фаворитомъ м-ва ф-въ— общество *Московско-Казанской* жел. дор., первоначально *Московско-Рязанской* жел. дор., получило толчокъ къ развитію въ концѣ м-ва И. А. Вышнеградскаго [4]), когда ему было дано разрѣшеніе на сооруженіе новой 800 верстной (съ вѣтвями) Рязанско-Казанской линіи за счетъ дополнительнаго облигаціоннаго гарантированнаго займа общества въ 30 мил. руб., реализированнаго въ 1892 г. по курсу 88 за 100 или съ выручкой 26.400.000 руб. Дѣй-

---

[1]) Свѣд. Госуд. Контр. о жел. дор. 1897 г. стр. 60—61, 1898 г. стр. 42—43, 1899 г. стр. 34—35, 1900 г. стр. 31, 1901 г. (предвар.), 20—21.

[2]) Собр. уз. 1902 г. № 7. (отд. II). Указат. № 17 за 1902 г.

[3]) Новое время 1902 г. № 9561.

[4]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 317—322.

ствительная стоимость сооруженія (750 вер.) Р.-Казанской линіи, оконченной и пущенной для движенія—до Свіяжка въ концѣ 1893 г. и отъ Свіяжка до Казани въ серединѣ 1894 г. (35 верстъ), опредѣлена была въ 27.703.000 р., на версту 35.156 р., цѣна не дорогая, но обусловленная крайне плохимъ сооруженіемъ и ничтожнымъ подвижнымъ составомъ дороги. Дорога сразу же вызвала единодушныя жалобы со стороны всѣхъ, кому приходилось ею пользоваться. Идя паралельно казенной М.-Нижегородской линіи, она отвлекала отъ послѣдней много грузовъ, и этимъ (не говоря уже о грузахъ мѣстныхъ) обезпечила себѣ дов. крупные доходы. Вѣтви Перово-Бойни-Соймоново (около 9 верстъ) и Коломна-Озеры (37 верстъ) были окончены въ томъ же 1893 г. [1]). Для окончанія главной линіи и вѣтвей былъ реализованъ въ 1893 г. новый 4%-й заемъ на сумму 10.365.000 р. по курсу 91,03 (см. выше). Выс. утв. 27 мая 1894 г. положеніемъ Соед. Присутствія [2]) было постановлено вновь расширить предпріятіе М.-К. общества, даровавъ ему концессію на сооруженіе и эксплоатацію ж. д. линіи отъ Пензы до ст. Рузаевка Рязанско-Казанской линіи съ тѣмъ, чтобы условія сооруженія были тѣ же, что и при сооруженіи Рязанско-Казанской линіи и чтобы о-во построило въ извѣстныхъ опредѣленныхъ о-вомъ по соглашенію съ министерствомъ путей сообщенія мѣстахъ зернохранилища. Съ этою цѣлью былъ разрѣшенъ новый заемъ на 7.500.000 р. кр., и дорога (132 версты) была 16 дек. 1895 г. открыта для движенія, оказавшись такъ же плохо сооруженною и эксплоатируемою, какъ и линія Рязанско-Казанская. Въ цѣляхъ производства разныхъ работъ по улучшенію и усиленію пропускной и провозной способности новыхъ линій, продолжавшихъ вызывать общія нареканія, Высочайше утвержд. Мнѣніемъ Государ. Совѣта 13 дек. 1894 г. [3]) было разрѣшено обществу выпустить еще одинъ гарантированный заемъ, такъ чтобы выручка ею составила до 6.526.620 р. кр. Это и былъ заемъ на сумму 7.125.000 р. нар., реализованный курсу 92,5 за 100, о которомъ говорили мы выше. Такимъ образомъ, о-во получало возможность привести, хотя отчасти, свои дѣла въ порядокъ, да и держало ихъ въ порядкѣ, по скольку дѣло шло объ извлеченіи наибольшаго дивиденда для акціонеровъ и побочныхъ доходовъ для заправилъ о-ва. Между прочимъ въ это же время была сооружена имъ небольшая (3 версты), но очень важная вѣтвь отъ ст. Шилово до р. Оки, включенная по Высочайше утвержд. 17 іюня 1895 г. полож. Соед. присутств. [4]) въ составъ предпріятія о-ва М.-К. жел. дор. Дальнѣйшее расши-

[1]) Стат. сбор. вып. 37 стр. 8—10 и 2.
[2]) П. С. З. № 10663.
[3]) П. С. З. № 11145.
[4]) П. С. З. № 11865.

реніе предпріятія послѣдовало въ силу Высочайше утвержд. 12 мая 1896 г. дополненія устава о-ва [1]), которымъ общество обязывалось построить своимъ распоряженіемъ жел. дор. линію въ одинъ путь отъ г. Сызрани до ст. Рузаевки, протяженіемъ около 298 верстъ и вѣтвь отъ г. Симбирска протяженіемъ около 130 верстъ отъ ст. Вырыпаевки упомянутой Рязанско-Казанской линіи, устроить въ Симбирскѣ и Сызрани вѣтви къ пристанямъ на р. Волгѣ, снабдить упомянутыя линіи подвижнымъ составомъ и произвести, въ зависимости отъ сооруженія этихъ новыхъ линій, дополнительныя устройства и поставки подвижного состава и принадлежностей для Рязанско-Казанской линіи на сумму 2.910.000 руб. дѣйств. по особой вѣдомости. Срокъ всѣхъ этихъ сооруженій назначенъ былъ на 1-е января 1901 года, строительный капиталъ въ суммѣ не болѣе 21.722.000 руб. дѣйств., не считая процентовъ на капиталъ за время производства работъ и расходовъ по изготовленію облигацій и оплатѣ ихъ гербовымъ сборомъ. Линія Сызранско-Рузаевская могла служить транзитнымъ путемъ для грузовъ Сибирской жел дор., создавъ конкуренцію казенной Сызранско-Вяземской жел. дор., такъ что, какъ и при проведеніи прежнихъ линій о-ва М.-Казанской жел. дор , казна могла потерять на доходѣ своихъ линій. Но министерство финансовъ болѣе озабочивало [2]) снабженіе рельсовыми путями богатаго промышленнаго, хлѣбнаго и лѣсного раіона, нежели интересы той или другой казенной линіи, точка зрѣнія вполнѣ правильная, еслибы сооруженіе этихъ путей зависѣло дѣйствительно отъ частнаго общества, а не отъ казны, которая сама же и создала себѣ соперника тамъ, гдѣ его не было. Для осуществленія постройки проэктированныхъ обществомъ М.-К. ж. д. путей былъ реализованъ въ 1897 г. 4%-ый гарант. заемъ на 27.300.000 р. съ выручкой въ 95,81% или 26.156.250 р., а самыя линіи окончены и открыты для движенія ранѣе условленнаго срока: Рузаевка-Сызрань (278 верстъ) и Инза-Симбирскъ (156 верстъ)—28 дек. 1898 г..

31 дек. 1899 г. Высочайше утвержд. пол. Соед. прис. строительный капиталъ этихъ линій вмѣстѣ съ соединительными вѣтвями къ Сызрано-Вяземской и Самаро-Златоустовской жел. дор. (разрѣненныхъ Высочайшимъ пов. 8 мая 1898 г. [3]) и съ устройствомъ на Рузаевка-Сызранской линіи продовольственнаго пункта опредѣленъ былъ въ 22.112.108 р., считая въ этой суммѣ расходъ на уплату % и погашенія на таковой капиталъ за время сооруженія линій и

---

[1]) П. С. З. № 12929.

[2]) См. Вѣст. фин. 1896 г. № 16, стр. 138—140.

[3]) Собр. узак. 1898 г., ст. 1532.

вѣтвей [1]), или на версту (включая 16 верстъ новыхъ соединительн. вѣтвей) около 49.000 р., цѣна относительно (въ виду низкаго качества постройки) очень высокая, но затратой этой суммы дѣло не ограничилось. 31 января 1898 г. [2]) было разрѣшено о-ву новое производство работъ и поставокъ по увеличенію провозоспособности и по разнымъ улучшеніямъ на сумму 10.710.000 руб. съ отнесеніемъ части этого расхода (въ суммѣ 120.000 руб.) на остатки отъ выручки по одному изъ прежнихъ займовъ о-ва, предназначенные раньше на устройство сортировочной станціи Вышгородъ; а для покрытія остальныхъ расходовъ разрѣшалось выпустить новый гарантированный заемъ, который и былъ реализованъ въ 1898 г. съ помощью сберегательныхъ кассъ на сумму 11.000.000 р. нарицат. съ выручкой 10.670.000 р., достаточныхъ для покрытія сказаннаго расхода. Если подсчитать стоимость сооруженія (съ оборудованіемъ) всѣхъ перечисленныхъ линій М.-Казанскаго о-ва, построенныхъ въ м-во С. Ю. Витте, то получимъ крупную цифру 86.432.750 р. для 1423 верстъ или по 60.750 р. на версту очень упрощеннаго типа постройки безъ какихъ либо большихъ мостовъ и безъ всякаго моста черезъ Волгу. Несомнѣнно такого рода строительство было чрезвычайно выгодно для строителей, и они безпрестанно продолжали хлопотать о дальнѣйшемъ расширеніи предпріятія, къ чему министерство финансовъ, озабоченное вообще хлопотами «сдѣлать Россію возможно болѣе проѣзжей», какими бы это путями не было достигнуто, лишь бы не было непосредственнаго обремененія государств. казначейства, относилось по прежнему въ высшей степени предупредительно. 16-го іюня 1898 года Высочайше утверждено было положеніе Соед. присутствія вмѣстѣ съ утвержденіемъ дополненія къ уставу о-ва М.-К. ж. д. [3]), въ силу коего о-во бралось своими средствами соорудить: 1) ширококолейную линію въ одинъ путь отъ ст. Ромодановъ Московско-Казанской желѣзной дороги на г.г. Лукояновъ и Арзамасъ, въ направленіи къ Н.-Новгороду, съ тѣмъ чтобы вопросъ о подходѣ Ромодановской линіи къ Нижнему или же къ ст. Н. Новгородъ М.-Нижегородской ж. д., а равно и о выборѣ мѣста для перехода ж. д. черезъ Оку и о сооруженіи въ этомъ мѣстѣ ж. д. моста и соотвѣтственно этому о предѣльной строительной стоимости упомянутыхъ линій подлежали разрѣшенію Соед. Присутствія на основаніи дополнительныхъ изысканій; 2) подъѣздной ж. д. путь отъ ст. Земетчино Сызрано-Вяземской ж. д. до соединенія его съ М.-Ка-

[1]) Собр. узак. 1900 г., ст. 856.
[2]) Собр. узак. 1899 г., ст. 462.
[3]) Собр. узак. 1898 г., ст. 1502.

занскою ж. д. близъ ст. Кустаревка, протяженіемъ около 94 верстъ. Строительный капиталъ новыхъ линій (Ромоданово-Арзамасъ и Земетчино-Кустаревка) былъ опредѣленъ въ 35.000 р. на версту, съ тѣмъ чтобы не превышать суммы 10.371.600 р. дѣйств., не включая процентовъ на капиталъ за время производства работъ, срокъ на сооруженіе—*пятилѣтній*, типъ постройки—очень упрощенный (рельсы, напр., 20 фунт. въ погонномъ футѣ, уклоны даже до 0,008 съ радіусомъ въ *250 саж.!)*, словомъ на условіяхъ, едва ли не худшихъ, чѣмъ условія прежнихъ сооруженій пресловутаго общества. Значеніе новыхъ линій должно было быть, конечно, очень важнымъ: довольно сказать, что ж. д. разстояніе между Волжскими пристанями должно было сильно сократиться (отъ Нижняго до Царицына на 225 в., до Камышина на 285 в., до Саратова на 390 в.) и что новая линія прорѣзывала почти поперегъ всю Нижегородскую губернію, суля внести чрезвычайное оживленіе въ торговую и промышленную дѣятельность ея населенія [1]). Но о-во по прежнему продолжало страдать «мостобоязнью», отказываясь соорудить мостъ черезъ Оку, и боязнью подхода къ тѣмъ городамъ, около которыхъ проходила или къ которымъ направлялась, настаивая на невозможности подойти къ Н.-Новгороду. Правительство, къ сожалѣнію, скорѣе склонялось въ пользу интересовъ богатаго частнаго общества (естественно хлопотавшаго о выгодахъ своихъ акціонеровъ), нежели въ пользу интересовъ мѣстнаго населенія. Линія Земетчино-Кустаревка разсчитывала главнымъ образомъ на лѣсные грузы. Деньги на сооруженіе этихъ линій опять таки дало госуд. казначейство и сбер. кассы, принявъ 4%-ый гарантированный заемъ о-ва на 12.000.000 р. кр. по курсу 95,25 или за 11.430.000 р. дѣйств. (въ 1899 г.). Общественное возбужденіе по поводу новой концессіи о-ва, причинявшаго неудовольствіе рѣшительно всѣмъ, кому приходилось пользоваться его услугами и снова почти избѣгнувшаго необходимости подходить къ тѣмъ городамъ, которые должны были обслуживать его линіи, было довольно сильное. Сыпались ходатайства отъ Нижегородскаго городскаго управленія, мѣстныхъ правительственныхъ властей, частныхъ лицъ. Печатались въ газетахъ обличительныя статьи и письма. Правительство отнеслось къ вопросу съ должнымъ вниманіемъ, и 15 мая 1899 г. [2]) было обществу Казанской ж. дор. разрѣшено построить второй участокъ Ромодановско-Нижегородской линіи протяженіемъ до 125 верстъ съ подходомъ къ Нижнему по правому нагорному берегу Оки съ устройствомъ станціи въ Н.-Новгородѣ на безвозмездно уступаемомъ Нижегородскимъ общественнымъ управленіемъ

[1]) Вѣстн. фин. 1898 г. № 41 стр. 77.

[2]) Собр. уз. 1899 г. ст. 1529.

участкѣ земли, предѣльной стоимостью, вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ не свыше 6.597.000 р. дѣйств., не считая % на капиталъ за время производства работъ и расходовъ реализаціи капитала. Къ сожалѣнію вопросъ объ освобожденіи о-ва отъ обязанности сооруженія ж. д. моста въ Нижнемъ черезъ Оку былъ оставленъ открытымъ. Необходимый строительный комитетъ новой линіи былъ реализованъ при помощи все тѣхъ же сберегательныхъ кассъ на сумму 7.800.000 руб. нарицат. по курсу 93 или съ выручкой 7.254.000 р. Окончательная величина строительнаго капитала Ромодановско-Нижегородской (293 версты) и Кустаревка-Земетчинской (94 версты) линіи была Высочайше опредѣлена 21 апр. 1901 г. [1]) въ 18.752.789 р., включая проценты за время постройки и стоимость сооруженія шоссе отъ с. Ильинскаго до ст. Ромоданово, или на версту около 48½ тыс. руб. [2]). Вопросъ о мостѣ черезъ р. Оку такъ и остается открытымъ, какъ остался открытымъ вопросъ о сооруженіи моста черезъ Волгу на Рязанско-Казанской линіи, который о-во было обязано по требованію правительства соорудить въ случаѣ усилившейся въ немъ потребности. Потребность эта давно наступила, но правительство почему-то не осуществляетъ своего права, вѣроятно изъ боязни уменьшить хотя немного дивидендъ акціонеровъ общества. Доходы дорогъ М. Казанскаго общества съ каждымъ годомъ возростали, росъ и дивидендъ акціонеровъ. Въ среднемъ въ 1884—1893 г.г. (до открытія Казанской линіи) чистый доходъ составлялъ 4.060.516 р., супердивидендъ (кромѣ гарантированнаго на акціи дохода) въ 1893 г. достигъ—2.415.000 р. За пятилѣтіе 1894—98 г. (съ открытіемъ новыхъ участковъ) доходъ въ среднемъ дошелъ до 7.030.433 руб., супердивидендъ до 2.492 096 р. Въ 1899 г. чистый доходъ былъ уже 10.011.169 руб., супердивидендъ—2.751.441 р. или 22,95% на акціонерный капиталъ (не считая 5% гарантированныхъ), въ 1900 г. чистый доходъ 10.778.948 руб., супердивидендъ 2.941.175 руб. (или 28,47%, не считая отчисленія въ пользу служащихъ, сумма коего превышаетъ 622½ т. р.). Сообразно съ этимъ стала получать въ свою пользу изв. суммы и казна (по соглашенію 1891 г.). За три года (1896—1898) это отчисленіе составило 1.355.538 р.; въ 1899 г.—уже 1.114.811 р., въ 1900 г.—1.065.486 р. Такой результатъ—несомнѣнно успѣшенъ, но онъ вызванъ отнюдь не искусствомъ заправилъ общества, а громаднымъ экономическимъ значеніемъ принадлежащихъ ему линій (какъ транзитныхъ и мѣстныхъ). Съ 1901 г. положеніе дѣлъ о-ва начинаетъ

---

[1]) Собр. узак. 1901 г. см. 1202.

[2]) Собственно линія Ромоданово-Нижегородская обошлась въ 55.000 р., а Кустаревка-Земетчино по 37.000 р. верста.

ухудшаться: чистый доходъ дорогъ понизился до 9.028.610 р., въ пользу служащихъ, директоровъ и акціонеровъ отчислено уже только 2.626.098 р., казна *ничего не получила въ свою пользу*. Это ужъ признакъ несомнѣнно дов. тревожный. При всемъ томъ со стороны финансоваго вѣдомства было крупною ошибкою отсрочить выкупъ М.-Рязанской линіи (въ 1891 г), но дѣло и до сихъ поръ, кажется, еще поправимо, такъ какъ казна можетъ выкупить дорогу въ 1905 г. на тѣхъ же условіяхъ, на какихъ могла это сдѣлать и въ 1891 г. Естественно, что это право не можетъ нравиться акціонерамъ общества, и они всячески хлопочутъ объ отсрочкѣ выкупа (котябы до 1915 г.), и съ этою цѣлью предложили правительству соорудить въ теченіе *восьми* лѣтъ новую громадную линію *Москва - Шихраны - Казань - Кыштымъ*, (1593 верстъ) съ мостомъ черезъ Волгу, паралельно уже существующей линіи Москва-Казань, съ цѣлью кратчайшаго соединенія (изъ существующихъ и строющихся рельсовыхъ путей) Москвы съ Сибирской дорогой, стоимостью болѣе 110 мил. руб., реализуемыхъ, конечно, съ помощью государственной гарантіи. Въ правительственныхъ сферахъ проэктъ этотъ встрѣченъ былъ съ большимъ сочувствіемъ, не смотря на то, что о-во требовало опредѣленія строительнаго капитала по 77.000 р. за версту и что линія явилась бы головнымъ участкомъ строющейся казной Сибирской ж. д. Главнымъ образомъ интересовались тѣмъ, что новая линія громаднаго значенія, если бы и оказалось убыточной, легла бы бременемъ на крупные доходы частнаго общества, а не на казенные доходы, между тѣмъ отказъ отъ сооруженія этой линіи долженъ былъ вызвать необходимость постройки второго пути на казенной Самаро-Златоустовской линіи протяженіемъ около 940 верстъ стоимостью до 30 мил. руб., которыхъ не было въ распоряженіи казны (какъ будто бы деньги были когда-либо въ распоряженіи о-ва Московско-Казанской ж. д., а не получались имъ изъ сберегательныхъ кассъ въ обмѣнъ на гарантированныя правительствомъ бумаги[1]). Коммиссія о новыхъ ж. дорогахъ въ м-вѣ финансовъ совершенно было одобрила проэктъ М.-Казанскаго о-ва [1]), но свѣдѣнія о немъ проникли въ печать, которая отнеслась къ нему крайне враждебно, справедливо указывая на нѣкото-

---

[1]) Условія сооруженія новаго пути были коммиссіей опредѣлены слѣдующія: 1) о-во обязывается выпустить дополнительный акціонерный капиталъ на 10.195.500 р., съ обмѣномъ каждой непогашенной старой акціи на четыре новыхъ и каждой погашенной на три новыхъ и съ правомъ для владѣльцевъ четырехъ новыхъ акцій получить еще одну новую по нарин. цѣнѣ. 2) Въ случаѣ превышенія 28 р. дивиденда на акцію (теперь 27 р.) старую и 6 р. 50 к. на новую, половина прибылей идетъ въ казну, а изъ остатка 60% акціонерамъ, а изъ послѣднихъ 40% двѣ трети въ казну и 1/3 акціонерамъ. 3) Выкупъ остается на прежнихъ условіяхъ, но обществу будетъ выдана не рента, а капитализ. изъ 4½% стоимость ея наличными деньгами. При

рые недостатки самаго направленія новой дороги, а, главное, на крайне плохое веденіе о-вомъ М.-К. ж. д. дѣла (не въ смыслѣ конечно извлеченія доходовъ): сооруженіе дороги этимъ обществомъ было бы почти равносильно совершенному отсутствію дороги, такъ оно плохо строило свои дороги и такъ плохо удовлетворяло предъявляемымъ къ ней со стороны публики требованіямъ. Въ редакціи разныхъ газетъ посыпались письма спеціалистовъ о возможности сооруженія (казною) другихъ головныхъ участковъ Сибирской дороги, болѣе короткихъ, болѣе дешевыхъ и болѣе необходимыхъ (наприм. рекомендовалась линія Кыштымъ-Сарапуль-Мармыжи-Царевококшайскъ-Нижній Н.-Балахна-Шуя не болѣе 1585 верстъ: Кинешма-Есаульская—1356 в., Казань-Кыштымъ—816 в., Царицынъ-Челяба—1548 в., Нижній-Казань-Уфа всего 750 верстъ съ возможностью отъ Нижняго вести дорогу на Ярославль и Рыбинскъ и т. д. [1]). Вопросъ былъ временно отложенъ [2]) въ виду устраненія крайней необходимости новаго выхода Сибирской дороги разрѣшеніемъ постройки линія Вятка-Петербургъ средствами казны (съ возможностью сооруженія перевальной дороги черезъ Уралъ отъ Перми до Екатеринбурга и, для спрямленія Сибирской дороги, линіи Тюмень-Омскъ). Линія Москва-Казань-Кыштымъ имѣетъ, конечно, свои достоинства, можно было бы (на болѣе, конечно, выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ предположенныя) сдать постройку ея и о-ву М.-Казанской ж. д., но съ сохраненіемъ права выкупа дорогъ этого о-ва въ казну съ 1905 г. *во всякое время* съ обязательствомъ въ случаѣ выкупа до 1915 г. произвести разсчетъ по чистому доходу 1884—1890 г.г., какъ было условлено 11 іюня 1892 г. [3]). Кромѣ того восьмилѣтній срокъ постройки слишкомъ великъ, удорожая ея стоимость процентами на

выкупѣ до 1915 г. къ сложности чистыхъ доходовъ 1884—1890 г.г. прибавляется 500.000 р. 4) Постройка подчиняется фактическому контролю правительства. (Дѣло д-та ж. д. дѣлъ, отд. 8 ст. 1 № 4). Условія эти небезвыгодны для казны, но возможна и полная ошибочность разсчета. Заправилы общества могутъ обратить вниманіе на извлеченіе побочныхъ доходовъ при постройкѣ огромной магистрали, новая дорога можетъ пойти въ убытокъ и лечь тяжкимъ бременемъ на казну.

[1]) См. напр. *Новое время* №№ 9012, 9015, 9203, 9206 и др., *Россія* №№ 717, 728 и др.

[2]) Коммиссія о новыхъ жел. дорогахъ при д-тѣ ж. д. дѣлъ въ минист. финансовъ приняла проэктъ Кыштымской линіи весьма сочувственно и считала цѣну въ 74.370 р. на версту новаго пути весьма умѣренной въ виду необходимости сооруженія пяти мостовъ общимъ протяженіемъ въ 1900 сажней и снабженія дороги большимъ подвижнымъ составомъ, а правит. гарантію—фиктивной въ виду большихъ доходовъ общества М.-Казанской ж. д. (Торг.-пром. газета 1901 г. №№ 73 и 75). Такъ какъ коммиссія при подобныхъ же расчетахъ на доходность М.-Ярославской и Р.-Уральской ж. д. весьма жестоко ошиблась, то подобная ошибка вполнѣ возможна и относительно М.-Казанской ж. д., при чемъ гарантія на 110.000.000 р. въ этомъ случаѣ оказалось бы всецѣло лежащей на госуд. казначействѣ, а отвѣтственность «о-ва» оказалась бы дѣйствительно вполнѣ фиктивной.

[3]) П. С. З. № 7828.

строительный капиталъ. Въ концѣ 1902 г. въ газетахъ появилось сообщеніе м-ра ф-овъ (въ отвѣтъ на ходатайство г. Казани о сооруженіи моста черезъ Волгу и о проложеніи рельсовыхъ путей за Волгой отъ Казани на соединеніе съ Сибирской ж. д.), что мостъ черезъ Волгу будетъ сооруженъ о-вомъ Московско-Казанской ж. д., которому дано Высочайшее соизволеніе на постройку новой магистрали, но что отъ Казани новую линію сооружать не предполагается. Къ сожалѣнію до сихъ поръ (январь 1903 г.) никакихъ точныхъ свѣдѣній о новой концесіи о-ва Московско-Казанской ж. д. не опубликовано. Если однако дорогу не предполагается вести отъ Казани, то рѣчь идетъ уже не о прежнемъ проэктѣ Москва-Казань-Кыштымъ, о которомъ мы только что говорили. О-во М.-Казанской ж. д. и теперь одно изъ самыхъ большихъ и богатыхъ среди другихъ частныхъ ж. д. обществъ. Дороги его имѣютъ протяженіе 2050 верстъ. Акціонерный капиталъ о-ва составляетъ 10.000.000 р. съ гарантированнымъ платежомъ въ размѣрѣ 405.939 р. ежегодно, облигаціонный—127.933.750 р. съ гарантированнымъ платежомъ въ 5.903.750 руб., всего 137.933.750 руб. съ платежомъ въ 6.309.689 руб., что составитъ на версту 67.285 р. строительнаго капитала и 3.078 р. обязательныхъ платежей. Кромѣ того числилось къ концу 1900 г. затраченныхъ изъ эксплоатаціонныхъ доходовъ, запаснаго, возобновительнаго и т. п. капиталовъ дороги и другихъ источниковъ на постройку дорогъ Московско-Казанскаго о-ва до 8.055.662 р.; долгъ и ссуда правительству опредѣляется всего въ суммѣ 46.140 р. [1]).

На сколько о-во Московско-Казанской ж. д. зарекомендовало себя хорошо съ финансовой стороны веденія своихъ дѣлъ и плохо со стороны постройки и эксплоатаціи своихъ линій, при чемъ самое успѣшное веденіе дѣлъ обусловлено было въ значительной степени характеромъ самыхъ ея линій, прорѣзывающихъ богатѣйшія мѣстности и параллельныхъ уже существующимъ казеннымъ, на столько другое, усиленно протежируемое финансовымъ вѣдомствомъ ж. д. о-во—*Владикавказской* ж. д. зарекомендовало себя относительно смѣлой иниціативой въ изысканіи новыхъ рельсовыхъ путей, энергіей при приведеніи своихъ дѣлъ въ порядокъ и сравнительно очень добросовѣстнымъ отношеніемъ къ принятымъ имъ на себя обязательствамъ по отношенію къ лицамъ, пользующимися его услугами. О-во это (подъ назв. о-ва Ростовско-Владикавказской ж. д.) возникло въ 1872 г., съ небольшимъ акціонернымъ капиталомъ, впослѣдствіи выраженнымъ въ кред. валютѣ суммою 8.642.500 р.,

---

[1]) Стат. Сбор. м. п. с., в. 68 стр. 11, табл. I.

который былъ гарантированъ изъ 5% на ограниченный срокъ— 15 лѣтъ [1]),—для сооруженія линіи Ростовъ-Владикавказъ (652 версты), оконченной за счетъ облигаціоннаго капитала въ 23.605.450 р. мет., вошедшаго въ составъ консолид. госуд. ж. займовъ. Дорога не вырабатывала вполнѣ достаточнаго дохода для оплаты своихъ обязательствъ и требовала отъ правительства приплатъ по гарантіи. Такимъ образомъ въ отличіе отъ дорогъ трехъ только-что разсмотрѣнныхъ обществъ, не требовавшихъ никакихъ отъ правительства расходовъ, бывшихъ до изв. степени самостоятельными, реализовавшихъ свои капиталы отъ собственнаго имени, хотя бы и съ гарантіей правительства, о-во Р.-Владикавказской ж. д. зависѣло въ исполненіи своихъ обязательствъ отъ госуд. казначейства и могло построить дорогу только за счетъ суммъ, переданныхъ ему правительствомъ непосредственно, безъ выпуска займовъ отъ своего имени. Перемѣна въ положеніи дѣлъ этого о-ва наступила въ 1884 г. [2]), когда ему разрѣшено было построить новую вѣтвь къ создававшемуся незамерзаемому порту Новороссійску (255 верстъ) за счетъ гарантированнаго облигаціоннаго капитала на 20.531.500 р. зол., часть котораго должна была быть употреблена также на погашеніе прежнихъ правительственныхъ ссудъ. О-во было переименовано въ о-во Владикавказской ж. д., и гарантія по его акціямъ была продлена по 1 янв. 1899 г., съ пониженіемъ ея однако сперва до 3%, потомъ до 2% и наконецъ до 1%, и доходы его съ окончаніемъ Новороссійской вѣтви (въ 1887—1888 г.г.) сильно возрасли, составивъ въ среднемъ въ семилѣтіе 1888—1894 г. по 2.835.319 р. въ годъ противъ 658.242 руб. въ среднемъ за годъ въ семилѣтіе 1881—1887 г.г. Такой успѣхъ въ дѣятельности о-ва сулилъ въ будущемъ возвратъ правительству хотя бы въ изв. части долга ему о-ва по гарантіи, начетамъ и ссудамъ, доходившаго почти до 50 мил. руб., и м-во ф-овъ стало идти на встрѣчу всѣмъ шагамъ о-ва, сулившимъ улучшеніе его дѣлъ. Такъ въ 1891 г. дана была о-ву концессія на сооруженіе *Петровской* линіи и Минераловодскихъ вѣтвей, обѣщавшая о-ву крупные барыши, при чемъ правительство взамѣнъ этой новой льготы о-ву... отсрочило свое право на выкупъ его дорогъ съ 1893 г. по 1906 г., выговоривъ только себѣ право на полученіе немного большей части доходовъ о-ва на погашеніе старыхъ долговъ казнѣ [3]). Правительство же дало и средства о-ву на сооруженіе новыхъ дорогъ, полученныя путемъ выпуска консолид. ж. д. займа (1892 г.),—въ размѣрѣ 16.000.000 р., каковыя до-

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 402—403.
[2]) Ibid., стр. 570—572.
[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 341—345.

роги и были открыты: линія Бесланъ-Петровскъ (250 верстъ) и Минераловодскія вѣтви (60 верстъ)—17 мая 1894 г. уже въ министерство С. Ю. Витте. Сооруженіе произведено было, хотя и довольно упрощеннаго типа, но во многихъ мѣстахъ вполнѣ солидно (значит. часть мостовъ каменныхъ, часть шпалъ дубовыхъ, рельсы стальные 22½ фунта въ погонномъ футѣ, наибольшіе уклоны 0,006 и т. д.). Высоч. утв. 18 февр. 1893 г. положеніемъ соед. присутствія о-ву Владикавказской ж. д. было разрѣшено соорудить еще новую линію отъ ст. Кавказская до г. Ставрополя (который принялъ по этому поводу на себя особыя, совершенно непосильныя, обязательства) длиною 145 верстъ (новое дополн. къ уставу о-ва по этому случаю было Выс. утверждено 9 мая 1893 г. [1]), для каковой цѣли, а равно въ исполненіе Выс. утв. 9 мая 1894 г. мн. Государственнаго Совѣта [2]) объ увеличеніи провозоспособности Владикавказской дороги, ея улучшеніи и устройствѣ къ ней нефтепровода было разрѣшено о-ву выпустить *отъ своего имени* дополнительный гарантированный капиталъ съ выручкой около 16.500.000 р. кр.. Капиталъ этотъ былъ реализованъ въ 1894 г. путемъ выпуска заграницей займа о-ва на 12.500.000 р. зол. нар., а вѣтвь къ Ставраполю открыта для движенія въ 1897 г.. Чистый доходъ о-ва сильно возрасталъ по мѣрѣ открытія новыхъ вѣтвей, опредѣлившись въ 1895 г. цифрою 6.658.771 р., въ 1896 г.—8.276.100 р., въ 1897 г.—6.097.723 р., въ 1898 г.—5.804.726 р., такъ что появились уже отчисленія въ пользу казны для погашенія прежнихъ долговъ: въ 1895 г.—546.976 р., 1896 г.—1.665.339 р., съ 1897 г. снова впрочемъ временно исчезнувшія. О-во спѣшило расширить свое предпріятіе, пользуясь созданнымъ отчасти при его участіи великолѣпно оборудованнымъ Новороссійскимъ портомъ [3]), въ цѣляхъ обезпеченія своихъ линій огромными хлѣбными грузами (имѣлось въ виду захватить даже грузы Сибирской жел. дороги). Съ этою цѣлью о-во возбудило ходатайство о сооруженіи новой линіи—отъ г. Царицына до ст. Тихорѣцкой, т. е. о соединеніи Волги съ Новороссійскомъ рельсовымъ путемъ. Финансовое вѣдомство отнеслось къ этому проэкту очень сочувственно, также озабо-

---

[1]) П. С. З. № 9574.

[2]) П. С. З. № 10608.

[3]) Портъ началъ обстраиваться въ 1888 г.. О-во Владикавказской ж. д. постепенно соорудило въ немъ хлѣбныхъ амбаровъ на 7.000.000 пудовъ, элеваторъ на 3 мил. пудовъ зерна, резервуары для слива и храненія нефтяныхъ продуктовъ на 5 мил. пуд., пять пристаней, изъ коихъ двѣ элеваторныя, одна эстопадная двухэтажная, одна для нагрузки нефтяныхъ продуктовъ съ пятью трубопроводами и одна обыкновенная. Кромѣ того было устроено коммерческое агенство для выдачи ссудъ подъ товары и проч. См. Вѣст. фин. 1901 г. № 24.

ченное усиленіемъ вывоза заграницу, о чемъ хлопотало и о-во. Высоч. утв. 24 марта 1895 г. Соед. Присутствіемъ [1]) постановлено было утвердить третье дополненіе къ уставу о-ва, коимъ предоставлялось о-ву построить ширококолейную ж. д. линію отъ ст. Тихорѣцкой до Царицына съ пристанью на Волгѣ, а также 1) соорудить ширококолейные подъѣздные пути къ Владикавказской ж. д. отъ ст. Желѣзноводскъ до Желѣзноводской группы минеральныхъ водъ и отъ ст. Екатеринодаръ до Ярморочной пл. г. Екатеринодара, 2) снабдить новыя вѣтви подвижнымъ составомъ и всѣми принадлежностями эксплоатаціи по указаніямъ м-ва путей сообщ., 3) устроить склады для рыбныхъ, нефтяныхъ и иныхъ грузовъ, завозные склады для всякаго рода грузовъ на главнѣйшихъ станціяхъ, склады и элеваторы съ необходимыми приспособленіями, нефтепроводы и приспособленія для перегонки и храненія нефти, 4) произвести по требованію м-ва путей сообщ. работы по устройству въ Петровскѣ набережныхъ и приспособленій для нагрузки, выгрузки и храненія грузовъ, прибывающихъ по ж. дорогѣ и на судахъ и 5) произвести разнаго рода дополнительныя работы и устройства для улучшенія и усиленія провозной и пропускной способности Владикавказской ж. д. и ея вѣтвей. Для всѣхъ этихъ надобностей въ 1895 г. былъ реализованъ распоряженіемъ о-ва новый гарантированный заемъ на 17.508.730 р. вол.=56.736.000 мар. по $96,_{75}$ за 100. Самыя же новыя линіи были открыты для движенія: Царицынская (501 в.) 1-го іюня 1899 г. и Бештау-Желѣзноводскъ (5 верстъ) въ январѣ 1897 г., при чемъ открытіе Царицынской линіи было отсрочено противъ установленнаго 3-ьимъ дополненіемъ устава о-ва, а самая линія сооружена совершенно неудовлетворительно, не многимъ лучше пресловутыхъ сооруженій о-ва Московско-Казанской ж. д.. Не говоримъ уже о нареканіяхъ, вызываемыхъ слишкомъ большой растянутостью линіи, которая могла бы быть значительно короче, что удешевило бы перевозку волжскихъ грузовъ. Царицыно-Тихорѣцкой линіи придавалось съ самаго начала возникновенія вопроса о ея сооруженіи (1889 г.) весьма важное значеніе, думали даже, что съ окончаніемъ Великаго Сибирскаго пути она пріобрѣтетъ значеніе міроваго транзитнаго пути. Первоначальная стоимость новой линіи исчислялась въ 35.000 р. на версту, а общая въ 18.000.000 р., каковая разцѣнка и получилось правительственное одобреніе (предполагалось слабое движеніе, при одной парѣ товарныхъ и одной товаропассажирскихъ поѣздовъ). На самомъ дѣлѣ строители превысили сказанную расцѣнку въ $1^1/_2$ раза (улуч-

---

[1]) П. С. З. № 11495.

шивъ дорогу и приспособивъ ее для пропуска двухъ паръ пассажирскихъ и четырехъ паръ товарныхъ поѣздовъ), доведя ея стоимость до 29.400.000 р. (съ процентами за время сооруженія). Выс. утв. 31 янв. 1898 г. пол. Соед. Прис. эта расцѣнка была утверждена, такъ что верста пути обошлась въ 58.000 р.,—цыфра очень высокая, хотя нѣсколько сглаживаемая дов. значительнымъ подвижнымъ составомъ, пріобрѣтеннымъ для дороги. Еще прежде, чѣмъ была окончена Царицынская линія, о-во Владикавказской ж. д. взялось за сооруженіе новой вѣтви—отъ г. Петровска до Дербента (Высоч. утвер. 17 мая 1896 г. Пол. Соед. Присутствія [1]), сумма постройки которой была исчислена въ 5.265.000 р. кр. дѣйств.. Это было первое звено для соединенія общей нашей рельсовой сѣти съ Закавказской ж. д., и съ этой точки зрѣнія печать наша съ удовольствіемъ привѣтствовала новое предпріятіе Владикавказской дороги. Для сооруженія этой вѣтви, а равно для окончанія Царицынской линіи съ устройствомъ новой пристани въ Сарептѣ и усиленія провозоспособности дорогъ о-ва было разрѣшено реализовать новый облигаціонный капиталъ въ суммѣ 64 мил. мар.=19.750.400 р. зол., что и было осуществлено въ 1897 г. на германскомъ рынкѣ (курсъ=97 7/8). Заемъ этотъ еще не былъ реализованъ, какъ о-ву Владикавказской ж. д. было дано разрѣшеніе (Выс. утв. 28 февраля 1897 г. полож. Соед. Прис. [2]) на сооруженіе вѣтви отъ Дербента до соединенія съ Закавказской ж. д., протяженіемъ около 216 верстъ и стоимостью до 12.274.140 р. съ окончаніемъ постройки не позднѣе 1 января 1899 г.. Этой линіей должна была сомкнуться наша рельсовая сѣть, и г. Баку могъ получить прямое сообщеніе съ Москвой. Стратегическое и экономическое значеніе новой линіи не нуждается ни въ какихъ поясненіяхъ [3]), и скорѣйшее ея окончаніе было крайне желательно. Но о-во, взявшее на себя сооруженіе цѣлаго ряда рельсовыхъ путей рѣшительно было не въ состояніи ихъ своевременно окончить, такъ что пришлось сроки открытія новыхъ линій откладывать. Тѣмъ не менѣе въ 1900 г. участокъ Дербентъ-Петровскъ (121 в.), а въ 1901 г. и участокъ Дербентъ-Баладжары (216 в.) были открыты для движенія, и теперь мы уже имѣемъ (1902) сквозные поѣзда прямого сообщенія отъ Баку до Москвы,—давно жданный результатъ, наконецъ получившій осуществленіе въ періодѣ нашей новѣйшей ж. д. строительной горячки.

---

[1]) П. С. З. № 12943.

[2]) П. С. З. № 13805.

[3]) Ср. статью въ Вѣстн. Фин. «Жел. дорога отъ Дербента до Баку» 1897 г. № 17 стр. 259—262.

Новый участокъ Дербентъ-Баку по предварительнымъ разсчетамъ самъ по себѣ могъ дать чистаго дохода не болѣе 280.000 р. въ годъ, тогда какъ оплата его строит. капитала потребовала бы до 600.000 р. Но отъ постройки новаго участка доходъ прочихъ линій Владикавказской ж. д. долженъ былъ возрасти на сумму не менѣе 480.000 р. ежегодно, такъ что убытковъ не предвидѣлось лишь благодаря отдачи концессіи именно этому о-ву.—Съ окончаніемъ новыхъ участковъ, особенно Царицынской линіи, и съ экономическимъ развитіемъ Сѣвернаго Кавказа, Владикавказская ж. д. уже была не въ состояніи перевозить безъ задержки всѣ поступающіе къ ней грузы для отправки въ Новороссійскъ. О-во поспѣшило поэтому составить въ 1898 г. проэктъ укладки второго пути отъ Тихорѣцкой до Новороссійска, стоимостью до 7.700.000 р. [1]), но правительство нашло болѣе выгоднымъ и удобнымъ разрѣшить устройство второго пути лишь отъ Новороссійска до Екатеринодара, отсюда же построить самостоятельную линію до ст. Кавказской (127 верстъ), сокращающую пробѣгъ грузовъ отъ Каспія, С. Кавказа и съ Закавказья и приближающую къ порту хлѣбородныя области Закубанья. Сообразно съ этимъ рѣшеніемъ Выс. утв. 16 іюня 1898 г. положеніемъ соед. присутствія [2]) дано было разрѣшеніе о-ву на сооруженіе сказанной линіи и укладку второго пути, а также на работы по расширенію ст. Кавказской, Тихорѣцкой, Екатеринодаръ и Новороссійскъ,—всего на сумму 11.689.010 р. Тогда же и строительный капиталъ вѣтвей къ Сарептской пристани и самой пристани былъ опредѣленъ въ 4.262.370 р. [3]) по 12.000 руб. на версту, считая въ этой суммѣ и % на капиталъ за время ея сооруженія. Строительная стоимость вѣтви Кавказская-Екатеринодаръ была опредѣлена въ 3.769.433 р. или менѣе чѣмъ по 30.000 руб. верста, а Петровско-Бакинской линіи въ 18.665.900 руб. или около 55.000 руб. на версту. Въ 1898 г. для окончанія уч. Баку-Дербентъ былъ реализованъ облиг. капиталъ о-ва на 15.321.990 р. нар. по 98¼ за 100, а въ 1899 г. для работъ, указанныхъ въ Выс. утв. 16 іюня 1898 г. положеніи, заемъ на сумму 13.212.400 р., помѣщенный въ Америкѣ по 96¾. На этомъ пока остановилось развитіе дѣлъ энергическаго общества. Его инженеры однако уже произвели изслѣдованіе пути отъ Челябы до Царицына съ цѣлью создать кратчайшій выходъ грузамъ Сибирской жел. дор. къ Новороссійску, а затѣмъ пути отъ Екатеринодара до Туапсе и далѣе до Сухума, необходимѣйшей для насъ линіи въ цѣляхъ развитія Черноморскаго побе-

[1]) Вѣстн. фин. 1898 г. № 42 стр. 186.
[2]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1297.
[3]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1529.

режья. Было бы желательно, чтобы энергичное о-во взяло на себя также сооруженіе жел. дороги къ одному изъ Персидскихъ портовъ, напр. Бендеръ-Аббасу, необходимой для насъ и въ экономическомъ и въ стратегическомъ отношеніяхъ. За время м-ва С. Ю. Витте (со времени приступа къ сооруженію въ 1892 году Петровской и Минераловодскихъ вѣтвей) о-во выпустило отъ своего имени займовъ на сумму 103.173.085 руб. съ выручкой въ 99.988.924 р.[1]), да получило ссуду отъ правительства въ размѣрѣ 18.000.000 р., итого 117.988.924 руб., сооружено было 1424 версты новыхъ путей и 127 верстъ второй колеи, всего верста по 76 т. руб. прибл. (вторую колею вводимъ въ общій счетъ въ виду введенія въ строительный капиталъ рельсовыхъ путей также расхода на постройку Сарептской пристани). Чистый доходъ дорогъ въ 1899 г. составилъ 7.602.576 р., изъ коихъ на долю казны отчислено 372.402 руб., 1900 году чистый доходъ—11.017.536 руб., изъ коихъ доля казны—1.902.064 руб. Въ 1901 г.—11.729.900 руб., изъ коихъ доля казны—1.392.453 руб. Къ концу 1901 года за о-вомъ числилось[2]) долговъ по гарантіи—61.339.849 руб., по недовнесенному чистому доходу—1.354.907 р.. Непогашенныхъ облигаціонныхъ капиталовъ, вошедшихъ въ составъ консолид. ж. д. займовъ числилось на 22.297.245 р. мет.+19.349.879 р. кр. и разныхъ мелкихъ долговъ на 150.000 р. Высоч. утв. 1 марта 1902 г.[3]) положеніемъ соед. присутствія о-ву разрѣшена постройка «*черноморской*» ширококолейной линіи отъ Екатеринодара черезъ Туапсе, Сочи, Сухумъ и Очемчиры до соединенія съ одной изъ станцій закавказской ж. д. и съ вѣтвью на Майкопъ и подъѣздными путями, всего около 550 верстъ. Строит. капиталъ этой линіи опредѣленъ въ 54 мил. р., дѣйств., кромѣ необходимаго увеличенія оборотнаго капитала и уплаты % за время постройки дороги, къ которой о-во обязано приступить не позже 1903 г. и окончить не позже 1 янв. 1907 г. Капиталъ пріобрѣтается путемъ выпуска гарантир. облигацій. Эксплоатація дороги должна вестись *отдѣльно* отъ прочихъ дорогъ о-ва, при чемъ недостатокъ валоваго дохода для покрытія расходовъ эксплоатаціи долженъ оплачиваться изъ доходовъ другихъ дорогъ о-ва, недостатокъ же чистаго дохода по оплатѣ обязательствъ новой дороги покрываетъ правительство выдачей о-ву *безвозвратныхъ* пособій, взамѣнъ чего весь чистый доходъ новой дороги поступаетъ въ казну. Дорога во всякое время м. б. отобрана въ казну безъ всякаго вознагражденія, но съ переводомъ ея долговъ на казну.

---

[1]) По свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1900 г. даже только 99.171.523 р.

[2]) Прил. къ отч. госуд. контр. за 1901 г. стр. 259, 274, 278, 289.

[3]) Указатель 1902 г. № 13 стр. 213.

До 31 дек. 1910 года отсрочено право на выкупъ дорогъ о-ва Вл. ж. д.. О-во взяло на себя устройство санаторій, гостинницъ и лечебныхъ мѣстъ на линіи новой дороги, равно обязалось провести къ Черноморской линіи необходимые подъѣздные пути по требованію правительства. Такимъ образомъ новая линія будетъ носить характеръ казенной линіи, только выстроенной на счетъ и рискъ казны—частнымъ обществомъ, которое будетъ дорогу временно и эксплоатировать. Важность новой линіи съ нашей точки зрѣнія совершенно исключительная [1]), какъ мы объ этомъ неоднократно высказывались въ печати, хотя общественное мнѣніе и многіе спеціалисты постоянно высказывались противъ сооруженія Черноморскаго рельсоваго пути въ виду его *заведомой убыточности* и стояли за сооруженіе сѣти шоссе, а также пристаней въ нѣкоторыхъ пунктахъ побережья. Дѣйствительно доходы проэктируемой линіи весьма проблематичны, а расходы по ея сооруженію по всѣмъ даннымъ превзойдутъ предположенія, и при всемъ томъ никакъ нельзя останавливаться передъ сооруженіемъ даже бездоходной линіи, если ея значеніе таково, какъ проэктированной Черноморской. У насъ ежегодно вывозятся огромныя деньги нашими туристами и больными стремящимися на побережье Средиземнаго моря (итальянская и французская ривьера), и чрезвычайно важно удержать хотя часть этихъ денегъ внутри Россіи. Совершенно неожиданно у насъ создалась мода на Черноморское кавказское побережье въ силу его исключительныхъ климатическихъ условій. Оно раскуплено богатыми людьми, и сюда-то необходимо направить нашихъ туристовъ и вообще всѣхъ ищущихъ теплаго морского климата. Но безъ хорошихъ путей сообщенія не можетъ быть и рѣчи о *серьезномъ* наплывѣ туристовъ на Черное море, ни шоссе, ни даже хорошіе порты (которыхъ устроить здѣсь почти невозможно) ничѣмъ здѣсь не помогутъ. Побережье такъ прославлено, что возможенъ даже приливъ иностранныхъ туристовъ,—явленіе крайне желательное, какъ выгодное для насъ во многихъ отношеніяхъ. При такихъ условіяхъ возможно помириться и съ нѣкоторыми приплатами по убыткамъ жел. дор., покрываемымъ цѣлымъ рядомъ косвенныхъ выгодъ. Добавить сюда необходимо и важное стратегичическое значеніе линіи, и возможность ея экономическаго значенія въ будущемъ, особенно въ случаѣ проведенія Персидскихъ жел. дорогъ. Условія соглашенія съ Владикавказскимъ о-вомъ достаточно выгодны для госуд. казначейства, тѣмъ болѣе, что акціи о-ва въ значительной долѣ принадле-

---

[1]) О взглядѣ правительства на эту дорогу см. Наша жел. дор. политика, т. IV, стр. 238—250.

*

жать казнѣ. Отсрочить выкупъ дорогъ о-ва В. ж. д. пришлось уже потому, что иначе оно не успѣло бы окончить сооруженія новой линіи.

И если эта отсрочка можетъ быть оправдываема желательностью способствовать расширенію ж. д. сѣти помимо казеннаго распоряженія, съ отнесеніемъ предполагаемыхъ убытковъ новыхъ линій на доходы старыхъ, принадлежащихъ частнымъ обществамъ, то отсрачиваніе выкупа другихъ доходныхъ линій частныхъ обществъ не можетъ быть объяснено иначе, какъ нежеланіемъ посягать на будущіе доходы этихъ обществъ, хотябы эти доходы и были результатомъ благопріятно сложившейся конъюнктуры, а вовсе не предпріимчивости частныхъ дѣятелей. Къ такимъ привилегированнымъ обществамъ принадлежатъ о-ва *Лодзинской* ж. д. и *Варшавско-Вѣнской* ж. д. Лодзинская дорога была сооружена Варшавскими и Лодзинскими капиталистами въ 1865—1866 г. (длиною 26 верстъ) въ цѣляхъ обслуживанія Лодзинскаго фабричнаго района, составляющаго искусственно перенесенный въ Россію уголокъ германской промышленности. Русское правительство охотно пошло на встрѣчу нѣмецкой предпріимчивости, долженствовавшей подорвать дѣятельность русскаго центральнаго промышленнаго района и отнять заработки у сотенъ тысячъ чисто-русскаго населенія. На акціонерный капиталъ ($1\frac{1}{4}$ м. р.) Лодзинской дороги [1]) дана была 5%-ая гарантія по 20 мая 1941 г., когда дорога должна была перейти въ казну. Дѣло на дорогѣ велось очень плохо, и госуд. казначейство переплатило, относительно, очень большія суммы по гарантіи ея акціонернаго капитала, такъ что долги Лодзинской ж. д. правительству ко времени наступленія срока ея выкупа (1886 г.) достигли суммы 854.084 р. (т. е. $\frac{3}{4}$ всего акц. капитала). Но къ этому же времени начинается и быстрый ростъ Лодзинской промышленности, откуда уже можно было ожидать отъ Лодзинской дороги (кстати пользовавшейся, какъ и теперь, особенно льготными правами на установку тарифовъ) очень крупныхъ доходовъ. Казалось бы всего проще поэтому было эту дорогу выкупить въ казну; но м-во ф-овъ (Вышнеградскій) предпочло разрѣшить ей выпускъ *гарантированнаго* правительствомъ $4\frac{1}{2}$%-аго займа, съ тѣмъ чтобъ изъ его выручки былъ погашенъ долгъ правительству, чистый же доходъ дороги сверхъ 5% въ одной трети поступалъ въ пользу казны. О-во, конечно, согласилось на полученіе столь крупнаго подарка, заемъ на 1.156 000 р. кр. былъ въ 1887 г. реализованъ, долгъ казнѣ уплаченъ [2]), и съ этого времени начинается невѣроятно быстрый ростъ доходовъ Лодзинской ж. д.. Въ послѣдніе два года

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 331—332.

[2]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 310—311.

передъ наступленіемъ права на выкупъ онъ составлялъ только 191.408 р. (1884 г.) и 235.907 р. (1885 г.), въ 1886 г. уже 303.476 р., въ 1887 г.—352.231 р., въ 1888 г.—459.988 р., въ 1889—1892 г. по 511.965 р. въ среднемъ, и, не смотря на это м-во ф-овъ не спохватывалось и не приступало къ выкупу дороги, хотя право на выкупъ ея отсрочено и не было, и можно было во всякое время взять дорогу въ казенное управленіе, вознаградивъ акціонеровъ по среднему чистому доходу пяти наиболѣе прибыльныхъ изъ послѣднихъ передъ выкупомъ семи лѣтъ, за вычетомъ долговъ причитающихся казнѣ. Потери были бы, конечно, неизбѣжны сравнительно съ выкупомъ въ 1886 г. (въ 1892 г. пришлось бы заплатить уже болѣе, чѣмъ вдвое больше, чѣмъ въ 1886 г.), но чѣмъ дольше отсрочивался бы выкупъ, тѣмъ эти потери были бы больше, такъ какъ доходы дороги продолжали рости, достигнувъ въ 1893 г. уже цифры 627.741 р., въ 1894 г. 624.992 р. Правительство однако думало не о выкупѣ, а о расширеніи предпріятія, и разрѣшило (28 янв. 23 мая и 6 іюня 1894 г. [1]) о-ву значительно увеличить свой подвижной составъ за счетъ новаго облигаціоннаго гарантированнаго займа, который въ силу Выс. утвер. 16 іюня 1895 г. пол. Соед. Присутствія [2]) былъ опредѣленъ въ суммѣ 1.500.000 р. кр. дѣйств., и въ томъ же году былъ реализованъ на 1.600.000 р. кр. нарин. изъ 4%, съ платежомъ ежегодно по 76.035 руб.. Чистый доходъ дороги составилъ уже въ 1895 г.—772.829 р., въ 1896 г.—769.754 р., въ 1897 г.—929.351 р., въ 1898 г.—893.388 р., въ 1899 г.—920.697 р., въ 1900 г.—802.607 р. (по даннымъ госуд. контроля), а отсюда выкупъ ея все менѣе и менѣе выгоднымъ для казны. Правда послѣдняя получаетъ отъ дороги въ свою пользу извѣстную часть доходовъ. За 1893—1900 г.г. этихъ доходовъ поступило въ пользу казны 1.472.170 руб., а акціонеры получили за это время сверхъ гарантированныхъ 5% 2.944.340 руб. въ видѣ супердивиденда и разныхъ отчисленій въ пользу заправилъ—главныхъ акціонеровъ, въ среднемъ ежегодно по 368.000 р, или по 20% на акцію, кромѣ 5% гарантіи,—доходъ, котораго лишилась казна вслѣдствіе неправильной политики м-ва ф-овъ, поддерживающаго иностранное ж. д. общество, какъ поддерживаетъ оно благопріятными тарифами и вообще Лодзинскую промышленность. Но дѣло на этомъ не остановилось. 11 іюня 1900 г. было о-ву Лодзинской ж. дор. разрѣшено соорудить новую дорогу *Лодзь-Колюшки*, всего 32 версты широкой колеи и 17 верстъ параллельной узкой (для удобства передачи грузовъ и пассажировъ съ

[1]) П. С. З. №№ 10291, 10641 и 10797.
[2]) П. С. З. № 11848.

В.-Вѣнской на В.-Калишскую дор.) за счетъ новаго гарантированнаго облигаціоннаго капитала [1]). Вопросъ [2]) о сооруженіи этой дороги возникъ при обсужденіи вопроса о сооруженіи дороги между Варшавою и Калишемъ, при чемъ съ самаго начала имѣлось въ виду, что осуществленіе новой линіи должно быть сдѣлано такимъ образомъ, чтобы по возможности *не были нарушены интересы о-ва Лодзинской дороги*, которое по уставу владѣло линіей именно между Колюшками и Лодзью. Въ этихъ видахъ было рѣшено предоставить о-ву «особыя компенсаціи» за счетъ госуд. казначейства. Компенсація состояла въ отсрочкѣ права на выкупъ, взамѣнъ чего были измѣнены условія распредѣленія чистаго дохода о-ва, который долженъ былъ съ 1-го января 1901 г. производиться слѣдующимъ образомъ; прежде всего на оплату процентовъ интереса и погашенія на всѣ облигаціи о-ва, затѣмъ 5% на акціонерный капиталъ (съ его нариц. суммы) и 3% съ чистаго дохода на составленіе запаснаго капитала; остатокъ дол. былъ обращаться полностью на возмѣщеніе долга о-ва по гарантіи акцій и облигацій въ тѣ годы, когда долгъ (не существовавшій на самомъ дѣлѣ и не предвидѣвшійся въ будущемъ) будетъ числиться за обществомъ, могущій же оказаться послѣ того остатокъ, а, когда долга не было, вся чистая прибыль, если она не превышала 186.180 р, или 15 р. на каждую изъ 12.412 акцій о-ва, дѣлилась бы такъ, что $^2/_3$ поступать должны были акціонерамъ, $^1/_3$ въ пользу казны. Если же чистый остатокъ превысилъ бы 186.180 руб., но не былъ больше 434.420 р. или по 35 р. на акцію, то излишекъ сверхъ 186.180 р. долженъ былъ дѣлиться между о-вомъ и правительствомъ пополамъ, а изъ избытка сверхъ 434.420 р. въ казну должно было поступать $^2/_3$, о-ву $^1/_3$. Казна сохранила за собою право выкупа дороги во всякое время по разсчету средняго чистаго дохода за лучшіе пять лѣтъ изъ послѣднихъ семи передъ выкупомъ (съ учетомъ платежей по облигаціямъ и средней прибыли казны за тѣ же годы), но въ случаѣ выкупа до 1 янв. 1915 г. выкупная рента не могла быть менѣе той, которая опредѣлилась бы согласно прежнимъ условіямъ, по результатамъ эксплоатаціи за семилѣтіе 1893—1899 г. (другими словами о-во обезпечивало себя отъ всякихъ случайностей). Зачѣмъ понадобилось такое измѣненіе въ условіяхъ концессіи Лодзинскаго о-ва (отсрочка выкупа, измѣненіе распредѣленія доходовъ)? Дѣло въ томъ, что сооруженіе новой вѣтви, вслѣдствіе дороговизны цѣнъ на отчуждаемыя для нея земли въ Лодзинскомъ районѣ, должно было пре-

---

[1]) Собр. узак. 1900 г. ст. 1270 и 2716.

[2]) Вѣстн. фин. 1900 г., № 49, стр. 485—487.

высить 5 мил. руб. (около 140.000 руб. на версту), что грозило *пониженіемъ* чистаго дохода Лодзинскаго о-ва. М-во ф-овъ высчитывало, что при прежнемъ порядкѣ распредѣленія казна отъ этого исчисленія доходовъ потеряла бы по 86.000 руб. въ годъ, а при новомъ не болѣе 53.000 руб., еслибы доходъ дороги упалъ (какъ ожидалось) на 258.000 р.. Но если такъ, то спрашивается, какой смыслъ былъ сооружать новую дорогу, которая (за счетъ общеимперскихъ доходовъ) должна была искусственно способствовать процвѣтанію окраинной, находящейся въ рукахъ иностранцевъ, промышленности? М-во ф-овъ доказывало, что соглашеніе съ о-вомъ Лодзинской дороги было выгоднѣе, чѣмъ сооруженіе Колюшкинской линіи казною или какимъ-либо другимъ обществомъ. Возможно. Но зачѣмъ было сооружать убыточную линію, какая была въ этомъ крайность, особенно въ виду наступившаго промышленнаго кризиса, совершенно непонятно. Еще неправильнѣе соображенія м-ва ф-овъ о выгодности для казны отсрочки выкупа. Само же м-во составило таблицу выкупной ренты за Лодзинскую дорогу, еслибы Колюшкинская вѣтвь не была сооружена этимъ обществомъ, изъ которой (таблицы) явствуетъ, что эта рента съ 775.464 р. (въ 1901 г.) возрасла бы до 1.022.550 р. (въ 1915 г.), но въ 1900 г. она доходила бы всего до 526.679 р.. Слѣдовательно, еслибы дорогу выкупить въ 1900 г., то казна вдвое бы дешевле заплатила за нее, чѣмъ черезъ 15 лѣтъ, это совершенно ясно, и, если м-во ф-овъ и безъ сооруженія Колюшкинской вѣтви, собиралось отсрочивать выкупъ Лодзинской дороги до 1915 г. (т. е. совсѣмъ задаромъ сдѣлать акціонерамъ ея крупный подарокъ), то, конечно, уже лучше было согласиться на эту отсрочку за счетъ извѣстныхъ выгодъ...

Необходимый для сооруженія Колюшкинской вѣтви заемъ былъ реализованъ на американскомъ рынкѣ въ 1900 году на сумму 5.397.414 р. нар. по курсу $96^3/_4$ за 100. Въ 1901 г. Лодзинская дорога выработала 847.640 р. чистаго дохода, изъ которыхъ до 309.665 р. перечислено было въ доходъ казны [1]).

Право на выкупъ *Варшавско-Вѣнской* ж. д. правительство получило еще въ 1879 г., когда у насъ о выкупѣ ж. дорогъ изъ рукъ частныхъ обществъ серьезно не подымалось еще и вопроса. Дѣла этой дороги, служащей транзитной для нашихъ грузовъ и пассажировъ, слѣдующихъ на западную границу и обратно, процвѣтали съ самого образованія частнаго о-ва для ея эксплоатаціи [2]). Въ послѣдніе годы м-ва Н. Х. Бунге чистый доходъ дороги со-

---

[1]) Предв. свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1901 г. стр. 20—21.

[2]) Рус. госуд. кред., т. I, стр. 258—260.

ставлялъ уже въ среднемъ свыше 4 мил. руб., изъ которыхъ отчислялось въ пользу госуд. казначейства по 250.000 р. въ уплату за первоначальные его расходы по сооруженію дорогъ. Доходъ этотъ продолжалъ возрастать, достигнувъ въ 1888—89 г. цифры 4,6 мил. рублей, дивидендъ же акціонеровъ достигъ въ 1887—88 годахъ цифры 1.187.500 руб., въ 1889 даже 1.859.470 руб. [1]). Въ 1890 г. правительство обратило вниманіе на это процвѣтаніе дѣлъ общества и воспользовалось имъ въ цѣляхъ увеличенія своей доли въ доходахъ о-ва, обязавъ его принять Варшавско-Бромбергскую, сильно задолженную казнѣ дорогу съ переводомъ части ея долга (3.320.200 р. изъ 5.424.664 р.) на о-во В.-Вѣнской ж. д. и съ обращеніемъ акціонернаго гарантированнаго капитала первой въ облигаціонный гарантированный капиталъ второй. Одновременно были конвертированы прежніе 5%-ые займы о-ва въ 4%-ые (что сократило значительно его расходы по оплатѣ своихъ обязательствъ), и о-во обязалось, послѣ извѣстныхъ отчисленій и выдачи дивиденда по 6 руб. на акцію, дѣлить свои барыши пополамъ съ казною [2]). Это обстоятельство дало въ первые же четыре года послѣ соглашенія въ руки казны 2,82 мил. руб., но и дивидендъ акціонеровъ очень мало сократился, составивъ въ среднемъ за тѣ же 1890—1893 г. по 1.136.250 при среднемъ нѣсколько понизившемся чистомъ доходѣ въ 4.472.640 р. Законодательными актами 18 іюля 1892 г., 17 апр. 1893 г. и 28 февр. 1894 г. [3]) было разрѣшено значительно увеличить провозную способность дорогъ Варшавско-Вѣнскаго о-ва, съ каковою цѣлью выпустить новый (IX в.) облигаціонный заемъ на сумму 8.031.250 руб. зол. изъ 4% нар., каковой и былъ въ 1894 г. реализованъ на германскомъ и голландскомъ рынкахъ. Улучшеніе провозоспособности дороги естественно способствовало въ самой сильной степени росту ея чистаго дохода, который составилъ въ 1894 г.—5.434.456 р., въ 1895 г.—5.553.976 р., въ 1896 г.—4.829.073 р., въ 1897 г.—5.741.191 р., въ 1898 г.—6.540.286 р., въ 1899 г.—6.833.986 р. [4]). Повысилась, конечно, и доля участія казны въ чистомъ доходѣ названнаго о-ва, составившая въ 1894—1899 г. крупную сумму 5.768.800 руб., т. е. по 961.467 р. въ годъ. За это же время акціонеры получили 8.413.700 р. или по 1.402.283 р. ежегодно. Казна, кромѣ того, получала по 250.000 р. въ уплату за Варшавско-Вѣнскую дорогу и по 164.483 р. за Бромбергскій участокъ. Какъ видимъ, резуль-

---

[1]) Рус. госуд. кред., т. II, стр. 308.

[2]) Рус. госуд. кред., т. II, стр. 304—309.

[3]) П. С. З. № 8763, 9505 и 10394.

[4]) Свѣд. госуд. контр. 1899 г. стр. 67.

тать вполнѣ благопріятный для казны, хотя, конечно, своевременный выпупъ дороги въ казну принесъ бы ей больше пользы.

Выс. утв. 31 марта 1900 г. положеніемъ соед. присутствія и дополненіемъ устава о-ва В.-В. ж. д. [1]) о-ву было разрѣшено расширить свое предпріятіе сооруженіемъ новой 250 верстной линіи отъ Варшавы до Калиша и далѣе до Прусской границы за счетъ реализаціи новаго выпуска 125.000 акцій по курсу не ниже 100 за 100 нарц. и облигацій на сумму, потребную для сооруженія разрѣшенной линіи, безъ всякой правительственной гарантіи или пособія. Окончить дорогу о-во обязывалось въ теченіе трехъ лѣтъ, и съ моментомъ ея окончанія счеты ея эксплоатаціи должны были слиться со счетами другихъ дорогъ о-ва, а въ случаѣ выкупа и окончанія концессіи предпріятіе переходило въ казну цѣликомъ. Съ 1 янв. 1900 г. распредѣленіе чистаго дохода дороги сравнительно съ установленнымъ зак. 7 іюня 1890 г. должно было дов. радикально измѣниться. Именно изъ чистаго дохода, послѣ отчисленія 250.000 р. ренты въ пользу казны и процентовъ интереса и погашенія по облигаціямъ, а также долга (буде таковой образовался бы) по гарантіи VII вып. облигацій (замѣнившихъ акціи Бромбергскаго уч.),— должна была уплачиваться дополнительная рента правительству въ 275.000 р., а затѣмъ уже дѣлаться отчисленіе 1) на погашеніе акцій, 2) 3% съ чистой прибыли въ запасный капиталъ (раньше отчислялось 3% съ чистаго дохода), 3) по шести рублей на каждую непогашенную и по три руб. на погашенную акцію, 4) на дополнит. вознагражденіе служащихъ и директоровъ, 5) излишекъ—пополамъ между акціонерами и правительствомъ, если онъ не болѣе 2.000.000 р. (т. е. если дивидендъ равенъ не болѣе 10 р. на акцію) 6) сверхъ этихъ двухъ мил. руб. двѣ трети—въ казну, 1/3 въ пользу акціонеровъ. Условія выкупа дороги, опредѣленныя въ уступочномъ договорѣ 1857 г., уставѣ о-ва 1872 г. и дополненіи 7 іюня 1890 г., измѣнялись въ томъ смыслѣ, что ежегодная выплата извѣстной суммы замѣнялась единовременной уплатой акціонерамъ наличными деньгами суммы, равной капитализированному (изъ 4 1/2% годовыхъ за все остающееся до срока владѣнія о-вомъ желѣзною дорогою время) среднему доходу акціонеровъ, исчисленному на прежнихъ основаніяхъ (т. е. за вычетомъ обязательныхъ платежей 250.000 ренты правительству и по облигаціямъ) съ присоединеніемъ также вычета платежей по всѣмъ остальнымъ выпущеннымъ къ моменту выкупа облигаціямъ и дополнительной 275.000 р. ренты правительству. При этомъ однако, еслибы выкупъ послѣдовалъ ранѣе 1 янв.

---

[1]) Собр. узак. 1900 г. ст. 1532. Указатель 1900 г. № 27 стр. 493—498.

1915 г., то причитающаяся акціонерамъ и капитализированная изъ $4^1/_2$% выкупная рента должна была отчисляться по семилѣтію 1893—1899 г. и кромѣ того казна уплачивала бы акціонерамъ сумму, равную оставшемуся непогашеннымъ къ моменту выкупа акціонерному капиталу (по нариц. цѣнѣ), затраченному на постройку и сооруженіе калишскаго участка безъ начисленія процентовъ на этотъ капиталъ. Но еслибы вычисленное такимъ образомъ вознагражденіе акціонеровъ оказалось ниже того, которое они получали бы на точномъ основаніи прежнихъ законоположеній, по послѣднему семилѣтію, предшествующему году выкупа равнымъ образомъ при условіи капитализаціи ренты изъ $4^1/_2$% годовыхъ, то акціонерамъ представлялось право избрать этотъ послѣдній способъ разсчета, но уже безъ возмѣщенія затраченнаго на постройку калишскаго участка акціонернаго капитала. (Еслибы выкупъ послѣдовалъ до истеченія полныхъ семи лѣтъ со времени открытія всего движенія на калишскомъ участкѣ, то при исчисленіи выкупной суммы доходъ долженъ былъ исчисляться безъ вычета двухъ наименѣе прибыльныхъ годовъ въ семилѣтіе). Правительство выговорило еще въ свою пользу переходъ подвижного состава дороги (въ случаѣ выкупа), пріобрѣтеннаго за счетъ дивиденда акціонеровъ (такого подвижного состава было на 3.527.000 р.), ввело въ уставъ обязательство пріобрѣтать для сооруженія и перевозки матеріалы только русскаго производства, оплачивать расходы по содержанію жандар. полицейскаго управленія, представлять расцѣночныя вѣдомости правительству и т. д. Новыми условіями о-во В.-В. ж. д. ограждало себя отъ всякихъ случайностей, правительство же рисковало пониженіемъ причитающейся ему части дохода, такъ какъ требовалась оплата по 6% новыхъ акцій, требовавшая 750.000 р., раньше, чѣмъ доходъ поступалъ къ раздѣлу между казною и акціонерами. Обезпечивалась только дополнительная рента въ 275.000 р. Во всякомъ случаѣ новое соглашеніе было небезвыгодно для казны, и обезпечивалось сооруженіе новой ж. д. линіи за счетъ *частнаго* на этотъ разъ, а не госуд. кредита [1]).

---

[1]) Калишская вѣтвь считалась очень доходной (не менѣе 1.188.400 р. чистаго дохода при затратѣ на постройку не болѣе 18.000.000 р.), почему на соисканіе ея концессіи явилось очень много предпринимателей (полк. Ѳ. Г. Тизенгаузенъ и торговый домъ К. Г. Шенъ, гр. Потоцкій, кн. С. Е. Любомірскій, гр. Ѳ. Ѳ. Замойскій, прусскій подданный Л. Праусъ, австр. подданный О. Шостагъ, купецъ М. М. Темкинъ, правленіе Московскаго о-ва подъѣздныхъ путей, правленіе о-ва Лодзинской ж. д., изъ которыхъ комиссія о новыхъ жел. дор. признала серьезными только Варш. Вѣнское о-во и Тизенгаузена и Шена, какъ производившихъ спеціальныя развѣдки, но отдала предпочтеніе первому вслѣдствіе его солидности, обезпеченности реализаціи имъ необходимыхъ капиталовъ и короткаго срока концессіи (32 года). Интересно, что комиссія всего выгоднѣй признавала постройку пути *распоряженіемъ казны*, но по обыкновенію было признано, что у казны нѣтъ для этого средствъ и добыть ихъ невозможно (См. Вѣстн. финансовъ 1900 г. № 18 стр. 978—982).

Новый выпускъ акцій о-ва, какъ мы видѣли выше, былъ реализованъ въ 1900 г. на сумму 12.500.000 руб., а облигаціонные займы на 25.455.797 р. (54.992.000 мар.) по 96½ за 100—въ 1901 г. Постройка Калишской вѣтви быстро подвигалась впередъ, когда внезапно остановлена была вслѣдствіе столкновенія съ Прусскимъ правительствомъ, заявившимъ требованіе, чтобы перегрузочная станція была сдѣлана на прусской территоріи. Стоимость Калишской вѣтви опредѣлена въ 21.931.600 р. [1]) длина въ 245 вер. (съ вѣтвями къ Прусской границѣ и Привислянской ж. д. [2]) Правительство наше рѣшительно возстало противъ этого несообразнаго требованія, цѣль котораго пользоваться выгодами чужой желѣзной дороги. Твердость нашего правительства (какъ это и всегда бываетъ) имѣла успѣхъ, и окончаніе вѣтви, по всей вѣроятности, въ скоромъ времени будетъ совершившимся фактомъ. Пруссія, какъ извѣстно, привыкла пользоваться всевозможными льготами при постройкѣ нашихъ дорогъ въ прежнее время [3]), когда мы болѣе думали о выгодахъ прусскихъ портовъ, чѣмъ о своихъ собственныхъ интересахъ. Такъ и теперь, не смотря на уступку русскаго правительства, предложившаго, чтобы перегрузочная станція для германскихъ товаровъ, слѣдующихъ по Калишской вѣтви, была на русской границѣ (въ Калишѣ), а для русскихъ, слѣдуемыхъ въ Германію,—на германской территоріи, прусское правительство настаивало еще на новыхъ льготахъ для прусскихъ жел. дорогъ, очевидно удивляясь и не вѣря, что русскіе понемногу перестаютъ работать «pour le roi Prusse». Въ 1900 г. чистый доходъ общества опредѣлился въ 6.344.540 р., изъ коихъ въ казну отчислено было387.500 р. ежегодной ренты и 576.199 р., какъ доля участія въ доходахъ дороги. Акціонерамъ приходилось 1.545.181 р. Въ 1901 г., не смотря на присоединеніе къ доходамъ дороги изъ строительнаго капитала Калишской вѣтви суммы 735.676 р. на уплату процентовъ по новымъ облигаціямъ о-ва, доходъ его опредѣлился всего въ 6.555.573 р., изъ коихъ арендной платы въ казну было отчислено 525.000 р., доля же участія въ прибыляхъ упала до 214.855 руб., а акціонерамъ и въ пользу директоровъ учредителей и служащихъ пришлось не менѣе прежняго, именно 1.647.524 р. (противъ 1.645.426 р. въ предыдущемъ году) [4]). Что будетъ дальше, предвидѣть, конечно, не-

---

[1]) Наша ж. д. политика т. IV стр. 136. Здѣсь же длина Калишской линіи опредѣлена въ 325 верстъ.

[2]) Стат. сб. м. п. с., вып. 68 стр. 7.

[3]) Напр. Бресто-Граевская ж. д. (Рус. госуд. кредитъ, т. I., стр. 365—366).

[4]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1900 г., стр. 30—31. Предвар. свѣд. госуд. контр. за 1901 г. стр. 20—21.

возможно, но есть основанія думать, что доходы казны не только не будутъ столь быстро возростать, какъ это было до сихъ поръ но и значительно уменьшатся. Весь акц. капиталъ о-ва составляетъ въ настоящее время: 1) 25.000.000 р. акціями, 2) 79.318.472 облигаціями. По облигаціямъ ежегодный обязательный платежъ составляетъ 2.646.130 р.+5,68554. 15.864.046 р.+4,420185. 9.591.751 р.= =3.972.060 р. Рента правительству составляла 525.000 р., уплата ему же по облигаціямъ VII в.—164.483 р., всего обязательныхъ расходовъ до 4.661.543 р. ежегодно. 11 марта 1901 г. о-ву В.-В. ж. д. было разрѣшено сооруженіе новыхъ вѣтвей отъ ст. Зомбковицы до дер. Сончовъ, протяженіемъ около 20 верстъ и отъ линіи между ст. Зембковицы и Стржемишицы до копей «Игнатій» около 4 верстъ— за счетъ негарантированнаго облигаціоннаго капитала.

Успѣшные результаты новой политики по отношенію къ частнымъ ж. д. обществамъ, выразившіеся въ созданіи новой громадной сѣти безъ всякихъ приплатъ изъ средствъ госуд. казначейства, т. е. ряда или доходныхъ самостоятельныхъ линій или же убытки которыхъ были покрыты прибылями ранѣе сооруженныхъ этими обществами путей, казалось бы, безспорно оправдывали принятую систему, тѣмъ болѣе, что нѣкоторыя дороги стали изъ своихъ доходовъ отчислять уже изв. суммы въ пользу госуд. казначейства. Однако же не на всѣхъ дорогахъ принятый опытъ привелъ къ тѣмъ же результатамъ. И прежде чѣмъ сдѣлать окончательный выводъ и подвести итоги системы, выработанной и проведенной съ большой энергіей и искусствомъ С. Ю. Витте, надо остановиться на результатахъ дѣятельности и другихъ обществъ, столь же поощрявшихся м-вомъ ф-овъ, какъ и только что разсмотрѣнныя, столь же, казалось, надежныхъ, но которыя не оправдали этихъ возлагавшихся на нихъ надеждъ, не смотря на всѣ усилія (не прекращенныя отчасти и понынѣ) ихъ спасти и тѣмъ оправдать систему. Такихъ обществъ три: *Юго-Восточныхъ* ж. д. *Рязанско-Уральской* ж. д. и наконецъ злополучнаго *Московско-Ярославско-Архангельской* ж. д. Къ изложенію исторіи ихъ и обращаемся.

Вопросъ о созданіи на юго-востокѣ Россіи новаго могущественнаго частнаго ж. д. общества, которое, не требуя приплатъ отъ казны, взялось бы соорудить рядъ новыхъ, необходимыхъ для обслуживанія мѣстныхъ интересовъ, линій возникъ въ 1893 г. по случаю настоятельныхъ просьбъ о проведеніи дороги между Харьковомъ и Пензою. Харьковъ только что былъ обойденъ (въ пользу Кіева) при отдачѣ о-ву Курско-Кіевской ж. д. концессіи на сооруженіе дороги между Курскомъ и Воронежомъ вмѣсто линіи Харьковъ-Воронежъ,

и вообще этотъ городъ, издавна являющійся центромъ просвѣтительной судебно-административной и промышленно-торговой дѣятельности южной Россіи, единственный (кромѣ столичныхъ) крупный городъ съ чисто-русскимъ населеніемъ, далеко не пользовался (какъ не пользуется и теперь) тѣмъ вниманіемъ, какимъ пользуются другіе крупные города, напр., Кіевъ, Одесса, Екатеринославъ, Варшава [1]). Мѣстное населеніе 20 лѣтъ уже ходатайствовало о рельсовомъ пути черезъ тѣ уѣзды Харьковской и Воронежской губерн., которые были издавна ихъ лишены, и м-во ф-овъ, чуткое къ вопросу о созданіи новыхъ ж. дорогъ, вошло по этому поводу въ соедин. присутствіе к-та м-овъ и д-та госуд. экономіи [2]). Въ представленіи этомъ С. Ю. Витте указывалъ на крайнюю желательность скорѣйшаго осуществленія сказанной дороги, но и на полную невозможность таковаго со стороны правительства. Новая дорога, писалъ министръ ф-овъ, требуетъ для надлежащаго ея устройства неустанныхъ заботъ и самаго серьезнаго вниманія со стороны строителей. Между тѣмъ одно сооруженіе казною Сибирской ж. д. потребуетъ усиленныхъ трудовъ со стороны всѣхъ органовъ ж. д. управленія, почему братся еще за новую постройку наврядъ-ли было бы своевременно. Кромѣ того сооруженіе Харьково-Балашовской ж. д. (по направленію на Пензу) потребовало бы обращенія правительства къ займу, заключить же заемъ при теперешнемъ положеніи кредита на европейскихъ рынкахъ очень затруднительно, такъ какъ даже займы, намѣченные для Сибирской дороги и для удовлетворенія другихъ госуд. задачъ, представляютъ по отношенію къ условіямъ, на которыхъ *заграничные банкиры* соглашаются реализовать оные, немаловажныя затрудненія для

---

[1]) Харькову, напр., не разрѣшенъ до сихъ поръ попудный сборъ съ товаровъ для замощенія улицъ (не смотря на просьбы о немъ со стороны город. управленія, мѣстнаго купеч. общества и биржевого комитета), отчего городъ утопаетъ въ грязи и пыли, тогда какъ многимъ другимъ городамъ, въ томъ числѣ Одессѣ, этотъ сборъ разрѣшенъ. Въ Кіевѣ, Одессѣ и Варшавѣ сосредоточены военные округа, въ Харьковѣ военный округъ упраздненъ (въ Москвѣ и Казани—сохранены). Просьбы города (сопровождаемыя обѣщаніемъ крупныхъ пожертвованій) объ открытіи новыхъ высшихъ учебныхъ заведеній (горный и сельскохоз. институты) оставлены безъ вниманія, а таковые открыты въ Екатеринославѣ гдѣ невозможно правильно поставить дѣло за отсутствіемъ преподавательскаго персонала, въ Кіевѣ съ его на половину польско-нѣмецко-еврейскомъ населеніемъ и въ Варшавѣ. Новыя ж. д. линіи (Москва-Брянскъ, Кіевъ-Полтава-Лозовая, Курскъ-Воронежъ, Витебскъ-Жлобинъ и проектируемая линія Одесса-Кіевъ, Одесса-Крымъ) имѣютъ въ виду поднять значеніе Кіева и должны будутъ подорвать значеніе Харькова. Ходятъ слухи о переводѣ Харьковскаго зем. банка въ Москву (потому что часть его акцій скуплена Московскими спекулянтами), тормозится открытіе въ Харьковѣ среднихъ учебныхъ заведеній (всего 4 гимназіи, 1 реальное училище и 1 земледѣльческое), въ томъ числѣ—техническихъ. Одно время угрожали городу даже переводомъ изъ него суд. палаты въ Полтаву или Воронежъ, если онъ не отчудитъ одной изъ своихъ площадей (по закону незастраиваемыхъ) подъ зданіе новыхъ судебныхъ мѣстъ...

[2]) Свѣдѣнія беремъ изъ *дѣла*, имѣющагося въ Архивѣ Н. Х. Бунге (въ Кіевѣ).

финансоваго вѣдомства, не смотря на то, что цѣль, съ которою заключаются займы не можетъ подать поводъ ни къ какимъ *подозрѣніямъ, которыя такъ склонны питать къ намъ иностранные капиталисты, постоянно опасающіеся, чтобы средства, доставленныя ими, не были обращены на извѣстныя, не имѣющія прямаго отношенія къ чисто-экономическому развитію народной жизни надобности.* Отсюда заемъ для сооруженія Пензенской дороги легко можетъ возбудить недовѣріе къ намъ иностранныхъ капиталистовъ, которые въ этомъ случаѣ или вовсе откажутся отъ нашихъ предложеній или же изъявятъ согласіе на реализацію займа на весьма невыгодныхъ условіяхъ, на которыя м-во ф-овъ не согласно, ибо это можетъ вообще уронить нашъ кредитъ. Кромѣ того, еслибы и удалось заключить заемъ, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что военнымъ министерствомъ уже поставленъ на очередь вопросъ о необходимости устройства нѣкоторыхъ стратегическихъ дорогъ въ Привислянскомъ краѣ, а также линіи отъ Закаспійской дороги на Ташкентъ, каковыя линіи не могутъ быть сооружены иначе, какъ распоряженіемъ казны. Кромѣ того практика ж. д. хозяйства у насъ и заграницею показала, что рельсовые пути, будетъ ли эксплоатація казенная или частная, съ наибольшею пользою для населенія и съ выгодою для себя эксплоатируются лишь при условіи соединенія ихъ въ большія, удобно—выбранныя группы или сѣти. Напримѣръ, образованное въ 1878 г. изъ трехъ бездоходныхъ линій—Бресто-Граевской, Кіево-Бресткой и Одесской общество Юго-Западныхъ жел. д. черезъ нѣсколько лѣтъ по объединеніи управленія этими линіями настолько развило ихъ доходность, что послѣдняя покрыла всѣ лежащіе на ней платежи и стала даже уплачивать правительству старый долгъ по гарантіи. Этимъ же принципомъ руководствовалось м-во ф-овъ при выкупѣ въ казну ж. дорогъ. Такимъ образомъ, еслибы казна взяла на себя сооруженіе Харьково-Балашовской линіи, она должна была бы одновременно выкупить частныя ж. дороги Грязи-Царицынскую и Козлово-Воронежско-Ростовскую, между тѣмъ выкупъ этотъ не выгоденъ для казны, ибо за акціи Г.-Царицынской ж. дор. по условіямъ концессіи пришлось бы заплатить по 300 р., разсчетъ же съ К.-В.-Ростовской очень былъ бы затруднителенъ, не говоря уже о необходимости крупныхъ затратъ со стороны казны для приведенія этой дороги въ порядокъ. Въ силу этихъ соображеній м-во ф-овъ предлагало пойти навстрѣчу предложенію о-ва *Грязи-Царицынской* ж. д. объ отдачѣ ему концессіи на сооруженіе Харковско-Балашовской линіи съ тѣмъ, что оно кромѣ того войдетъ въ соглашеніе съ акціонерами о-ва К.-В.-Ростовской ж. дороги о сліяніи его съ о-вомъ Грязи-Царицынской въ одно о-во *Юго-Восточныхъ*

жел. дор., которому были бы отданы въ аренду и казенныя Орловско-Грязская и Ливенская ж. дороги.

О-во Грязи-Царицынской ж. д. возникло въ 1868—69 г. [1]) съ основ. капиталомъ въ 21.240.000 р. мет. *гарантированными* акціями въ суммѣ 336.000 р. м. Борисоглѣбскимъ уѣзднымъ земствомъ, каковая гарантія съ 1874 г. перешла на госуд. казначейство. Для сооруженія ж. дороги этого общества (585 вер.), кромѣ того, составленъ былъ и облигаціонный капиталъ на 16.154.743 р. мет., которому была присвоена правит. гарантія въ 823.892 р. м. и который былъ оставленъ за правительствомъ, будучи включенъ въ составъ консолидированныхъ госуд. ж. д. займовъ. Въ 1878 г. къ Грязи-Царицинской ж. д. была присоединена Волго-Донская, выкупленная въ казну ж. д. [2]) длиною въ 73 версты съ переводомъ ея обязательствъ на о-во Грязи-Царицынской ж. д. Первоначально дѣла о-ва шли крайне неуспѣшно, и оно очень сильно задолжало правительству по гарантіи, но впослѣдствіи дорога перешла въ составъ доходныхъ, погасила весь свой долгъ правительству по гарантіи акцій и часть долга по гарантіи облигацій и стала выдавать на акціи (169.920 акцій по 125 р. мет. каждая) даже порядочный относительно дивидендъ, по 8—10 руб. на акцію послѣдніе передъ 1893 г. годы, а чистый доходъ дороги превышалъ уже 4 мил. руб., иногда доходя до $4^1/_2$ мил. руб.. Долгъ правительству по гарантіи облигацій къ 1 января 1893 г. составлялъ все таки сумму свыше 36 мил. руб. Что касается до о-ва *Козлово-Воронежско-Ростовской* ж. д., то таковое возникло въ 1873 году изъ сооруженныхъ [3]) въ 1863—1870 г.г. дорогъ Аксайской, Козлово-Воронежской, Грушевско-Ростовской и Воронежско-Грушевской линій (780 верстъ всего) съ акціонернымъ капиталомъ, отчасти гарантированнымъ, отчасти нѣтъ, и съ помощью оставленнаго за собою правительствомъ облигаціоннаго капитала на сумму 38.113.019 р. мет. и облигаціоннаго капитала Козлово-Воронежской линіи на 4.163.190 руб. мет. съ гарантіей правительства. Веденіе дѣлъ этой дороги, во главѣ правленія которой стоялъ извѣстный С. С. Поляковъ, ознаменовано было крупными безпорядками, дорога давала убытки и лежала тяжелымъ бременемъ на государст. казначействѣ. Привести въ порядокъ дѣла ея и нѣсколько распутать сложныя ея счета (Поляковъ выпускалъ, между прочимъ, подъ обезпеченіе гарантир. акцій облигаціи) попытался впервые въ 1887—1889 г.г.

---

[1]) Рус. госуд. кред., т. I, стр. 369—370.

[2]) Ibid. стр. 272.

[3]) Ibid. стр. 333—334 и 378—381.

И. А. Вышнеградскій, разрѣшивъ этому о-ву выпустить одинъ за другимъ три 4% гарантированные правительствомъ облигаціонные займы [1]) на сумму 19.792.800 мар. + 15.128.000 мар. для замѣны гарантированныхъ 5%-ыхъ облигацій о-ва и облигацій его же, обезпеченныхъ гарантированными акціями, и на сумму 968.300 р. кр. для погашенія правительственной ссуды. Но дѣла этого о-ва не поправились, ибо въ 1887—1892 г.г. правительству пришлось приплатить по гарантіямъ его обязательствъ до 7 мил. руб., и въ одномъ только 1890 г. о-во выработало доходъ, достаточный для оплаты этихъ обязательствъ. Долгъ по гарантіи правительству превышалъ къ 1 января 1903 года 70 мил. руб. Всѣхъ гарантированныхъ акцій общества числилось на сумму 995.000 руб. нар. да негарантированныхъ 6.080.700 руб. кр., размѣръ гарантіи правительства по облигаціямъ о-ва, выпущеннымъ отъ его имени и вошедшимъ въ составъ консолидированныхъ ж. д. займовъ, и по акціямъ составлялъ 2.413.739 руб. м. + 92.959 руб. кр.

Особое совѣщаніе, образованное въ м-вѣ ф-овъ подъ предсѣдательствомъ т. с. Иващенкова, весьма внимательно отнеслось къ предложенію о-ва Грязи-Царицынской ж. д. объ образованіи о-ва Юго-Восточныхъ ж. д., благодаря которому правительство должно было получить крупную арендную плату за свои Ливенскую и Орловско-Грязскую дороги, избавиться отъ риска по принятію гарантіи К.-В.-Ростовской ж. д. и кромѣ того была бы сооружена Харьково-Балашовская линія. Нѣкоторые изъ участвовавшихъ въ совѣщаніи, какъ потомъ и члены Соед. Присутствія (г.г. Маркусъ и Николаевъ), выражали сомнѣніе въ возможности для о-ва Грязи-Царицынской ж. д. осуществить какую-либо выгодную для казны комбинацію, ибо дѣла этого общества съ проведеніемъ Камышинской, Курско-Воронежской и Петровско-Владикавказской линій должны склониться къ упадку. М-во ф-въ однако отстаивало проэктъ образованія новаго общества, съ чѣмъ въ концѣ концовъ Соед. Присутствіе и согласилось, предоставивъ ему даже особую льготу, о которой о-во и не просило. Именно о-во, отказываясь отъ гарантіи своихъ акцій, выговаривало себѣ въ дивидендъ по 9 руб. на акцію, послѣ извѣстныхъ отчисленій на разные обязательные платежи, съ тѣмъ, чтобы весь чистый доходъ сверхъ отчисленія по 9 руб. на акціи поступалъ въ пользу казны. Но Соед. Присутствіе приняло во вниманіе, что «о-во Грязи-Царицынской ж. д., принимающее на себя труды по содержанію обширной сѣти ж. д. линій, въ томъ числѣ двухъ казенныхъ, будетъ этимъ самимъ косвенно содѣйство-

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 295—298.

вать развитію промышленности и торговли даннаго района а, слѣдовательно, своею дѣятельностью облегчить правительству исполненіе лежащей на немъ обязанности всемѣрнаго оживленія производительныхъ силъ государства. Отсюда слѣдуетъ, кромѣ 9 руб. на акцію, разрѣшить отчисленіе въ пользу о-ва еще 20% остающагося избытка, и только 80% отбирать въ казну. Этимъ о-во не будетъ лишено поощренія къ работамъ о развитіи дѣла, а вмѣстѣ съ тѣмъ казна получитъ болѣе реальной выгоды, спекуляція же не найдетъ для себя въ оборотахъ предпріятія сколько нибудь благопріятной почвы, такъ какъ надо надѣяться, что общество получитъ вполнѣ характеръ солиднаго коммерческаго предпріятія» [1]).

Положеніе Соед. Присутствія и уставъ новаго общества были Высоч. утверждены 15 іюня 1893 г. [2]). На основаніи этихъ законоположеній: 1) гарантія Борисоглѣбскаго земства, а затѣмъ правительства по акціямъ Гр.-Царицынской ж. д. въ суммѣ 336.000 р. мет. была отмѣнена, 2) о-во обязывалось уплатить правительству 499.342 р. ссуды бывшему о-ву Волго-Донской ж. д., 3) уплачивалось изъ кассовыхъ средствъ общества 153.839 р. по прежнимъ начетамъ на Г.-Царицынскую ж. дор., 4) разрѣшалось сооруженіе Харьковско-Балашовской линіи протяженіемъ около 600 верстъ съ строит. капиталомъ въ 25.800.000 р. и сооруженіе трехъ вѣтвей (101 в.) стоимостью до 2.245.000 р. и одной вѣтви безъ опредѣленія ея строит. капитала и количества верстъ («отъ Х.-Балашовской линіи до одной изъ станцій К.-Х.-Азовской или Донецкой ж. д.»). Общество Ю.-В. ж. д. принимало всѣ долги и обязательства, лежавшія на о-вахъ Гр.-Ц. и К.-В.-Рост. ж. д., а также всѣ договоры и условія относящіяся къ казеннымъ Ливенской и Орловско-Грязской ж. д.. Капиталъ о-ва составлялся: а) изъ 175.606 акцій на 21.950.750 руб. м., *негарантированныхъ* правительствомъ, изъ которыхъ 163.379 акцій—взамѣнъ непогашенныхъ акцій Гр.-Царицынской ж. д., 6.541 для замѣны дивидендныхъ (погашенныхъ) акцій той же дороги и 5686 акцій для замѣны такихъже (погашенныхъ) акцій К.-В.-Ростовской ж. д., б) изъ облигаціонныхъ первоначальныхъ капиталовъ, сливаемыхъ обществъ,—съ правительственной гарантіей; с) изъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала о-ва, также гарантированнаго правительствомъ, и выпускаемаго: 1) для замѣны непогашенныхъ гарантированныхъ акцій Коз.-В.-Ростовской жел. д., 2) для выкупа негарантированыхъ акцій той же дороги, 3) для разсчетовъ съ правительствомъ, 4) на сооруженіе новыхъ линій, на

[1]) Подробности объ образованіи о-ва Юго-Восточныхъ ж. д. смотрѣть Вѣстн. фин. 1893 г. № 27 и 29.

[2]) П. С. З. № 9806.

увеличеніе оборотнаго капитала общества и на другіе расходы по улучшенію и оборудованію принадлежащихъ о-ву линій. Распредѣленіе чистаго дохода о-ва (за вычетомъ 3% въ пенсіонный капиталъ) должно было производиться въ слѣдующемъ порядкѣ: 1) сумма, потребная на уплату процентовъ и погашенія по облигаціямъ, 2) арендная плата за Орловско-Грязскую и Ливенскую дороги по 1.000.000 р. ежегодно, начиная съ 1894 г. и по 1.500.000 р. съ 1896 г., 3) $1^1/_2$% съ чист. дох. на образованіе запаснаго капитала, 4) на погашеніе акцій согласно плану, утвержденному м-ромъ ф-овъ, 5) въ дивидендъ акціонеровъ по 9 руб. на каждую акцію, 6) на погашеніе могущихъ образоваться долговъ правительству по гарантіи и за аренду, 7) остатокъ дѣлится между правительствомъ—80% и обществомъ—20%. Срокъ концессіи 60 лѣтъ—20 іюня 1953 г., право на выкупъ съ 1 янв. 1906 г.. Еслибы выкупъ былъ произведенъ раньше 1916 г., то правительство должно было бы уплатить не менѣе нарицательнаго капитала акцій, если же послѣ 1916 г., то разсчетъ—по средней доходности за пять наиболѣе прибыльныхъ лѣтъ изъ послѣднихъ семи передъ выкупомъ, при чемъ берется доходъ *самихъ акцій*, а не чистый доходъ дороги. Этотъ доходъ капитализируется изъ 5% год. по срокъ концессіи и уплачивается наличными деньгами или 5%-ыми бумагами съ погашеніемъ по выбору правительства. Изъ выкупной суммы во всякомъ случаѣ вычитаются всѣ долги, могущіе быть на о-вѣ съ 1 января 1893 г. по облигаціямъ всѣхъ дорогъ, по ссудамъ и по арендѣ.

Всѣ эти условія необходимо признать небезвыгодными для госуд. казначейства. Прежде всего образовывавшееся общество не получило гарантіи на свой акціонерный капиталъ, а это одно уже служило нѣкоторымъ ручательствомъ энергической и плодотворной дѣятельности акціонеровъ, иначе лишающихся всякаго дохода по своимъ бумагамъ. Затѣмъ правительство обезпечивало себѣ вполнѣ приличныя условія выкупа дорогъ общества, значительно отличавшіяся отъ обычныхъ (исключеніе условія о выкупѣ по доходу послѣдняго передъ выкупомъ года, если онъ выше средняго, выкупъ по доходу акцій, а не самихъ дорогъ), выговорило приличную арендную плату по своимъ дорогамъ ($1^1/_2$ мил. р. при 1,2 мил. р. расхода по оплатѣ ихъ строительныхъ капиталовъ), обезпечило себѣ немедленный возвратъ разныхъ ссудъ и начетовъ. Наконецъ, приведены были въ порядокъ запутанные счеты К.-В.-Ростовской ж. д. и обезпечено сооруженіе новой крупной линіи съ вѣтвями.

О-во немедленно же получило разрѣшеніе приступить къ реализаціи своихъ займовъ, которая и была произведена въ 1893 г. на сумму 925.700 р. изъ 5% для замѣны гарантир. акцій К.-В.-Ро-

стовской ж. д., 30.000.000 р. кр. изъ 4½% для сооруженія Балашовской ж. д. и 28.000.000 р. кр. изъ 4½% въ 1894 г. для сооруженія разрѣшенныхъ уставомъ вѣтвей, выкупа негарантированныхъ акцій К.-В.-Ростовской ж. д. и разсчетовъ съ правительствомъ. Выручка по этимъ двумъ послѣднимъ займамъ дала 55.810.000 р., и удалось ихъ размѣстить только съ помощью сбер. кассъ. Такимъ образомъ разсужденіе м-ра ф-овъ о трудности для государства реализаціи *заграничнаго* займа въ цѣляхъ сооруженія Балашовской ж. д. и о необходимости поэтому обратиться къ услугамъ частнаго ж. д. общества оказались совершенно неотносящимися къ дѣлу: и частное о-во не могло реализовать займа заграницей, а обратилось къ услугамъ *госуд.* сбер. кассъ, которыя могли съ тѣмъ же успѣхомъ передать свои суммы и для реализаціи правительственнаго займа (какъ въ томъ же 1893 г. и было сдѣлано для госуд. 4½%-аго займа 1893 г. [1]). Въ уплату старыхъ долговъ правительству о-во Ю.-В. ж. дороги передало въ 1894 г.—14.929.077 р. и за переданные ему матеріалы и запасы Орловско-Грязской казенной ж. д. въ 1895 г.—1.374.624 р. [2]), казна получила деньги, въ которыхъ нуждалась, но такъ какъ облигаціонный заемъ о-ва, выпущенный съ этой цѣлью о-вомъ, былъ гарантированъ правительствомъ, то государственное казначейство могло его выпустить съ такимъ же успѣхомъ и собственнымъ распоряженіемъ, если нуждалось въ деньгахъ. Выгода впрочемъ была та, что оплата его производилась изъ доходовъ о-ва ранѣе оплаты его акцій. Выс. утв. мнѣн. д-та госуд. экономіи 28 февр. и 6 іюня 1894 г. [3]) было разрѣшено за счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала о-ва произвести работы по улучшенію и усиленію его дорогъ, а Выс. утв. 16 апр. 1894 г. положеніемъ соед. присутствія [4]) было постановлено разрѣшить о-ву постройку и эксплоатацію новой вѣтви отъ ст. Купянскъ Х.-Балашовской ж. д. до ст. Лисичанскъ Донецко-Каменноугольной ж. д., съ каковой цѣлью, равно какъ и для окончанія работъ на уже начатыхъ вѣтвяхъ, былъ выпущенъ (въ 1895 г.) еще одинъ, на этотъ разъ 4%-ый гарантированный заемъ о-ва въ суммѣ 19.500.000 руб. по курсу 95½ за 100. Въ томъ же 1895 г. послѣдовало новое расширеніе предпріятій о-ва дачей ему (Выс. утв. 4 іюня 1895 года пол. соед. присут. [5]) разрѣшенія соорудить вѣтви отъ Ельца до ст. Валуйки Х.-Балашовской ж. д. и отъ ст. Графской К.-В.-Ростовской линіи до села Анны на р. Битюгѣ, для чего о-во реализовало новый (га-

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. III, гл. 1, стр. 14.
[2]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. за 1894 г. стр. 32, за 1895 г. стр. 34.
[3]) П. С. З. №№ 10393, 10794 и 10804. (См. также №№ 10757 и 10760).
[4]) П. С. З. № 10544.
[5]) П. С. З. № 11785.

*

рантированный изъ 4%) заемъ на 17.365.000 р. нар. по курсу 94 за 100. Всѣ сказанныя линіи и вѣтви были постепенно открыты въ теченіе четырехъ лѣтъ (1894—1897 г.г.), именно: 1) Шахтная-Власовскія копи *10* верстъ—30 января 1894 г., 2) Вѣтвь къ Н.-Баваріи 4 версты—26 февраля 1896 г., 3) Купянскъ-Лисичанскъ—*117* верстъ, 4) Харьковъ-Балашовъ—*632* версты, обѣ 17 декабря 1895 г., 5) Таловая-Калачъ 89 верстъ—12 іюня 1896 г., 6) Графская-Анна *83* версты—20 іюля 1897 г., 7) Коротоякъ Столбы-Коротякъ *7* верстъ—21 іюля 1897 г., 8) Волжская-Соляная 3 версты—10 августа 1897 г., 9) Елецъ-Валуйки 310 верстъ—1 октября 1897 г., 10) Вѣтвь отъ ст. Касторная до соедин. съ Моск.-Кіево-Вор. ж. д. 4 версты—1 октября 1897 г. [1]), всего 1217 верстъ. Всѣ дороги были сооружены въ одинъ путь, предѣльные уклоны допущены въ 0,008, рельсы 20-фунтоваго типа [2]), и эксплоатація ихъ сейчасъ же получила очень печальную извѣстность своей крайней неаккуратностью, хотя справедливость требуетъ сказать, что дороги Юго-Восточнаго о-ва, въ томъ числѣ и пресловутая «Балашовка», несравненно лучше выстроены и эксплоатируются, чѣмъ дороги о-ва Московско-Казанской ж. д. и нѣкоторыя (напр. Брянская) линіи о-ва М.-К.-Воронежской ж. д. Финансовое веденіе дѣлъ новаго предпріятія пошло первоначально вполнѣ успѣшно. Такъ чистый доходъ дорогъ въ 1893 г. составилъ 7.899.129 р., изъ которыхъ въ пользу правительства было отчислено 30.845 р. и за аренду его дорогъ 377.777 р., акціонеры получили 1.447.229 р.[3]), въ 1894 г. чистый доходъ—9.498.420 р., изъ коихъ сполна была уплочена аренда въ 1.000.000 р., въ пользу правительства отчислено 892.949 р. и акціонеры получили 1.689.490 р. [4]), въ 1895 г. чистый доходъ—10.134.060 р., изъ котораго въ казну за аренду и какъ доля чистаго дохода поступило 2.135.304 р., акціонерамъ—1.695.714 р. [5]). Естественно, что такой успѣшный результатъ дѣятельности новаго общества побуждалъ правительство къ расширенію его предпріятія. 26 января 1896 г. было Высоч. утверждено новое дополненіе къ уставу о-ва Ю.-В. ж. д. [6]), въ силу котораго 1) изъ аренды таковаго изымалась Ливенская казенная ж. д. и предавалась въ аренду о-ву М.-К.-Воронежской ж. д. съ пониженіемъ арендной платы за каз. линіи, находящіяся въ арендѣ у о-ва В.-В. ж. д.,

---

[1]) По даннымъ стат. сбор. м-ва п. с. за 1893—96 г.г.

[2]) Стат. сбор. в. 46, стр. 26—27.

[3]) Свѣд. госуд. контр. за 1893 г. стр. 76—77.

[4]) Свѣд. 1894 г. стр. 50—51.

[5]) Свѣд. 1895 г. стр. 54—55.

[6]) П. С. З. № 12472.

на 100.000 р., т. е. до 1.400.000 р. ежегодно, 2) общество обязывалось соорудить новую вѣтвь широкой колеи въ 25 верстъ отъ Хрусталинскихъ и Боковыхъ мѣсторожденій до ст. Крестная, стоимостью около 360.000 р., 3) общество принимало въ аренду казенные уч. ж. д. Звѣрево-Дебальцево-Попасная-Лисичанскъ и Дебальцево-Хапанетовка съ Луганской вѣтвью, всего 333 верстъ, за плату ежегодно по 450.000 р. съ возмѣщеніемъ казнѣ расходовъ по устройству Узловой ст. въ Хапанетовкѣ 150.000 р. и по уступкѣ Луганскихъ казенныхъ мастерскихъ—700.000 р. и съ принятіемъ на себя всѣхъ договоровъ и условій, заключенныхъ передаваемыми вѣтвями, 4) обязывалось реализовать новый облигаціонный заемъ для покрытія вызываемыхъ сооруженіемъ новой вѣтви и разсчетами съ казною и по пріобрѣтенію надлежащаго подвижнаго состава для Донецкихъ вѣтвей расходовъ. Срокъ аренды и условія выкупа—одинаковыя съ срокомъ концесіи и условіями выкупа всѣхъ дорогъ общества. М-во ф-овъ по поводу передачи восточныхъ участковъ казенной Донецкой ж. д. частному обществу напечатало въ свое время объяснительную записку [1]), гдѣ сообщало, что эта передача возникла не изъ соображеній финансоваго характера, а прежде всего на почвѣ удобствъ мѣстнаго населенія. Въ данномъ случаѣ явилось желательнымъ соединить Дебальцево съ Харьковомъ непрерывной линіей, которая находилась бы въ одномъ управленіи, чѣмъ обезпечивались и удобства пассажирскаго и потребности товарнаго движенія, съ другой стороны имѣлось въ виду организовать безпересадочное пассажирское движеніе черезъ Донецкій районъ отъ Ростова до Харькова. Переданныя казенныя линіи вмѣстѣ съ вновь сооруженными о-вомъ Юго-Восточныхъ ж. д. вполнѣ могли обезпечить сказанныя требованія, почему образованное въ м-вѣ ф-овъ особое совѣщаніе единогласно и высказалось за уступку восточныхъ Донецкихъ вѣтвей о-ву Ю.-В. ж. д. Средній доходъ этихъ участковъ выражался цыфрою 1.217.000 р. ежегодно, общій же расходъ эксплоатаціи—суммой не менѣе 961.430 руб., чистый доходъ 255.570 руб., тогда какъ арендная плата должна была составить 450.000 р. Кромѣ того казна оставляла за собою весь подвижной составъ Восточно-Донецкихъ вѣтвей, который долженъ былъ усилить недостаточный составъ Екатерининской ж. д., затѣмъ полученные за мастерскія въ Луганскѣ 700.000 р. давали возможность казнѣ построить въ болѣе удобномъ мѣстѣ мастерскія для Екатерининской ж. д., наконецъ устраненіе надобности въ передаточныхъ пунктахъ въ Звѣревѣ и Лисичанскѣ освобождало болѣе 400 ваго-

---

[1]) Вѣст. фин. 1896 г. № 10. стр. 57—61.

новъ для свободнаго обращенія по рельсовой сѣти. Въ случаѣ же, еслибы доходы о-ва слишкомъ возрасли отъ новой комбинаціи, это ничего не представляло опаснаго для казны, которая по уставу получала $^4/_5$ чистаго дохода о-ва за изв. отчисленіемъ.

Со всѣми этими объясненіями надо согласиться. Добавимъ, что по случаю сдачи Восточно-Донецкой ж. д. въ аренду о-ву Ю.-В. ж. д. Соед. Присутствіе сочло необходимымъ сложить со счета всѣ числившіеся по 1 янв. 1893 г. за обществомъ долги по гарантіи, что не было новой льготой для о-ва, но лишь вызвано желаніемъ упразднить безполезное счетоводство по этому долгу, такъ какъ изъ доходовъ о-ва $^4/_5$ поступало въ доходъ казны,—$^1/_5$ въ пользу о-ва, и отчисленія на уплату долговъ—по уставу не производилось вовсе. Въ 1896 г. дѣла о-ва Юго-Восточныхъ ж. д. продолжали процвѣтать, о чемъ можно судить по чистому доходу въ суммѣ 12.155.756 р., изъ котораго акціонеры получили 1.542.905 р., а казна 1.875.000 р. арендной платы и 342.393 р., какъ долю участія въ чистой прибыли о-ва [1]), и правительство продолжало оказывать содѣйствіе дальнѣйшему расширенію предпріятія, обнимавшаго уже громадную сѣть свыше 3000 верстъ рельсовыхъ путей. 7 февр. 1897 г. [2]) разрѣшено было сооруженіе новой вѣтви отъ ст. Колпаково до мѣст. Первозвановки, около 32 верстъ, распоряженіемъ управленія Юго-Восточныхъ ж. д., за счетъ и черезъ посредство мѣстнаго землевладѣльца (инж. Духовскаго) на сумму 283.941 р., которому о-во обязалось только отпустить рельсы и скрѣпленія (въ томъ числѣ и старыя). Затраченная на дорогу сумма должна была (безъ процентовъ) возмѣщаться строителю доходами самой вѣтви, о-во же Юго-Восточныхъ ж. д. разсчитывало отъ ея сооруженія получать ежегодно свыше 200.000 р. чистаго дохода [3]). 21 и 30 мая 1897 г. Выс. утв. пол. Соед. Прис. [4]) вновь было разрѣшено о-ву Ю.-В. ж. д.: 1) построить ж. д. линію магистральнаго типа отъ Луганска до Миллерова протяженіемъ около 106 верстъ, и стоимостью не болѣе 4.734.000 р., 2) соединить непрерывнымъ рельсовымъ путемъ двойной колеи ст. Попасную со ст. Никитовкой (Курско-Харьково-Севастопольской ж. д.), протяженіемъ около 43 верстъ и стоимостью не болѣе 1.477.600 р., 3) произвести на линіяхъ, эксплоатируемыхъ о-вомъ, разнаго рода работы и поставки по усиленію провозной и пропускной способности на общую сумму 9.350.624 р., въ томъ числѣ проложить вторые пути на участкахъ Хацепетовка-Де-

---

[1]) Свѣд. госуд. контр. за 1896 г. стр. 54—55.

[2]) П. С. З. № 13713.

[3]) Вѣстн. фин. 1897 г. № 12, стр. 747.

[4]) П. С. З. №№ 14132 и 14190.

бальцево-Лисичанскъ, Архангельская-Залегошъ и Гребановка-Борисоглѣбскъ, перестроить станцію въ Ельцѣ и пріобрѣсти усиленный подвижной составъ для Донецкихъ вѣтвей. Правительство разсчитывало [1]), что, хотя новая линія Миллерово-Луганскъ (интересная именно въ смыслѣ возможнаго оживленія желѣзодѣлательной промышленности въ Луганскѣ), сама по себѣ должна дать около 235.000 р. ежегоднаго убытка, ибо ея ожидавшійся чистый доходъ до 67.000 р. не могъ бы покрыть платежей процентовъ на строительный капиталъ (до 302 т. р.), но отъ переданныхъ этой вѣтвью грузовъ на К.-В.-Ростовскую дорогу чистый доходъ послѣдней долженъ былъ возрасти на 521.000 руб., а отсюда ожидалось увеличеніе общей прибыли Юго-Восточныхъ ж. д. на 286 т. р., изъ которыхъ на долю казны должно было бы прійтись 229.000 р.. Доходы другой линіи—Попасная-Никитовка не были высчитаны столь точно, но никто (въ то время) не сомнѣвался въ ея крупномъ значеніи для облегченія перевозокъ угольныхъ и желѣзныхъ грузовъ въ Донецкомъ районѣ и для сокращенія разстоянія отъ Сѣверо-Востока Россіи къ портамъ Азовскаго моря, и въ возможности отъ ея проведенія новаго роста чистаго дохода Юго-Восточныхъ ж. дорогъ... Для производства расходовъ по сооруженію этихъ вѣтвей и увеличенію провозоспособности дорогъ, а равно для сооруженія Крестнинской вѣтви и увеличенія оборотнаго капитала о-ва ему было разрѣшено выпустить новый гарантированный 4%-й заемъ, который на этотъ разъ былъ реализованъ на Германскомъ рынкѣ въ суммѣ 47.110.000 мар.= =14.538.146 р. зол. по курсу 97 7/8 за 100. Самыя вѣтви были открыты для движенія: Луганскъ-Миллерово 105 верстъ—28 ноября 1898 г., Попасная-Никитовка 49 верстъ—31 авг. 1899 г., Колпаково-Первозвановка 34 версты—27 ноября 1899 г.

31 янв. 1898 г. вновь было разрѣшено [2]) о-ву Ю.-Вост. ж. д. построить ж. д. линію отъ 135-ой версты Дебальцево-Звѣревскаго участка черезъ ст. Лихую К.-В.-Ростовской линіи до ст. Кривомузгинская Волго-Донской вѣтви (ок. 319 верстъ) стоимостью не свыше 18.072.067 р. дѣйств.. О дорогѣ этой (называемой *Восточно-Донецкой*) хлопотали [3]) еще съ начала восьмидесятыхъ годовъ, и дѣло въ 1885 г. восходило до комитета министровъ, который въ принципѣ одобрилъ ея сооруженіе; коммиссія, образованная въ 1893 г. въ м-вѣ пут. сообщенія, признавала за дорогой государственное значеніе, какъ послѣдняго звена ж. д. линіи отъ Царицына до Долинской, связующей кратчайшимъ путемъ Юго-Западъ

[1]) Вѣстн. фин. 1897 г. № 24, стр. 765—768.

[2]) Собр. узак. 1898 г. ст. 461.

[3]) Вѣстн. фин. 1898 г. № 13, стр. 830—832.

и южные порты съ одной стороны и низовья Волги съ другой, и какъ линіи транзитной, приближающей къ центру Россіи заводскіе районы. Но только съ 1896 г. дѣло поставлено было на практическую почву, когда за него взялось о-во Юго-Восточныхъ ж. д., ожидавшее получить отъ сооруженія дороги крупные барыши за покрытіемъ не только расходовъ эксплоатаціи, но и по оплатѣ процентовъ на строительный капиталъ. Правительство охотно согласилось дать о-ву просимую концессію, тѣмъ болѣе, что изъ этой ожидавшейся прибыли (до 170.000 р. ежегодно) $^4/_5$ должно было по уставу отчисляться въ пользу госуд. казначейства. Необходимый капиталъ для сооруженія новой линіи былъ реализованъ въ 1898 г. выпускомъ на заграничныхъ рынкахъ 4%-аго гарантир. займа въ суммѣ 20.631.453 р. по курсу $98^1/_4$ за 100.

Выс. утв. 22 іюня 1899 г. и 26 мая 1900 г. положеніями Соедин. Прис. [1]) было разрѣшено о-ву продлить линію Попасная-Никитовка отъ послѣдней ст. до ст. Очеретино Екатерининской ж. д., протяженіемъ около 43 верстъ (также въ два пути), построить новую ширококолейную «Щетовскую» вѣтвь, имѣющую въ виду обслуживать рудники нѣкоторыхъ частныхъ владѣльцевъ, а также небольшія обходныя и соединительныя вѣтви (около ст. Горловка и Никитовка),—всѣ вмѣстѣ стоимостью не свыше 5.000.000 руб. дѣйств., не считая % за время сооруженія. Для реализаціи этого капитала въ 1899 г. на американскомъ рынкѣ по курсу $96^3/_4$ былъ реализованъ 4%-ый заемъ на сумму 6.217.000 р. нар.. Участокъ Лихая-Кривомузгинская 299 верстъ былъ открытъ для движенія 17 іюня 1900 года, остальныя вѣтви находятся въ постройкѣ (1902).

21 іюня 1900 г. [2]) разрѣшено о-ву 1) соорудить въ г. Воронежѣ рельсовые пути протяженіемъ (широкой колеи) около семи верстъ, 2) произвести своимъ распоряженніемъ чрезъ посредство главнаго управленія Рамонскимъ имѣніемъ принцессы Ольденбургской 16 верстной вѣтви отъ ст. Графская съ возмѣщеніемъ (безъ процентовъ) затраченной (до 200.000 руб.) имѣніемъ на постройку суммы изъ доходовъ дороги. О сооруженіи послѣдней вѣтви, которая впослѣдствіи могла явится головнымъ участкомъ предполагаемой линіи Графская-Елецъ, м-во ф-овъ напечатало особое сообщеніе [3]), изъ котораго явствуетъ, что новая вѣтвь имѣла цѣлью развитіе сахарнаго завода въ частномъ имѣніи. 10 марта 1900 г. разрѣшено [4]) сооруженіе 10 верстной вѣтви отъ ст. Юрьевка до имѣнія Селез-

---

[1]) Собр. узак. 1900 г. ст. 94 и 2387.

[2]) Собр. узак. 1900 г. 2388 и 2609.

[3]) Вѣстн. фин. 1900 г., № 49, стр. 487 и 488.

[4]) Собр. узак. 1900 г. ст. 1239.

невка также на особыхъ условіяхъ соглашенія съ владѣльцемъ имѣнія. 13 мая 1901 г.[1]) разрѣшено на тѣхъ же условіяхъ соорудить 8-верстную вѣтвь отъ Юрьевки до рудниковъ Жилловскаго общества стоимостью до 210.000 руб.,—обѣ вѣтви сооружаются владѣльцами имѣній и переходятъ затѣмъ въ эксплоатацію о-ва Юго-Восточныхъ ж. д,, которое уплачиваетъ строительный капиталъ (безъ начисленія процентовъ) изъ доходовъ новыхъ вѣтвей. 2 января 1901 г. и 21 марта 1901 г.[2]) было разрѣшено увеличеніе облигаціоннаго капитала о-ва Юго-Восточныхъ ж. д. на сумму 6.354.460 руб.+ +5,567.276 р. дѣйств., въ цѣляхъ укладки вторыхъ главныхъ путей на уч. Лисичанскъ-Купянскъ и Харьковъ-товарный до Лопанскаго моста, оборудованіе тормазами Вестингауза подвижного состава, на дополнительныя устройства на ст. Дебальцево, на развитіе 16 станцій донецкихъ вѣтвей, а также для увеличенія подвижного состава съ принадлежностями—вообще всѣхъ дорогъ о-ва. Этотъ капиталъ вмѣстѣ съ разрѣшеннымъ 25 дек. 1900 г. [3]) перерасходомъ по сооруженію, Балашевской, Елецкой и Аннинской вѣтвей на сумму 2.470.825 р., долженъ былъ составить сумму до 14.392.591 р. дѣйств., которые и были получены путемъ реализаціи въ 1901 г. съ помощью банкирскаго заграничнаго синдиката новаго 4%-го гарантированнаго займа по 15.025.734 р. нар. по курсу 93,6 или съ выручкой 14.064.087 р.

На этомъ развитіе Юго-Восточныхъ дорогъ пока пріостановилось. Дѣло въ томъ, что общество постепенно перестало оправдывать тѣ розовыя надежды, которыя на него возлагало м-во ф-овъ. Несомнѣнно, что и разсчеты, на основаніи которыхъ производилось разрѣшеніе на постройку и передачу въ аренду о-ву новыхъ линій, были не совсѣмъ точны, несомнѣнно, что при постройкахъ соблюдалась частью въ ущербъ дѣлу ненужная экономія (въ пользу строителей и заправилъ о-ва), несомнѣнно, что и эти заправилы не обладали знаніемъ и энергіей, которыя по какому-то печальному недоразумѣнію за ними числились въ глазахъ финансоваго вѣдомства,—очень можетъ быть, что были и формальныя злоупотребленія. Какъ бы то ни было, но съ 1897 года дѣла о-ва начинаютъ клониться къ упадку, а съ тѣмъ вмѣстѣ исчезаютъ и доходы государ. казначейства отъ дѣлежа съ о-мъ чистой прибыли. Сумма послѣдней въ 1897 г. составила 12.616.120 р., изъ коихъ акціонеры получили 1.368.327 р., казна не получила ничего, кромѣ арендной платы за свои дороги, въ 1898 г. чистая прибыль *понизилась*

---

[1]) Собр. узак. 1901 г. ст. 1579.
[2]) Собр. узак. 1901 г. ст. 1954.
[3]) Собр. узак. 1900 г. ст. 790.

до 11.908.215 руб., изъ которыхъ казна еще получила арендную плату, но акціонеры уже не получили никакого дивидента. Въ 1899 г. чистый доходъ дорогъ понизился опять—до 11.218.675 р., изъ которыхъ казна уже получила за аренду всего 937.227 руб., т. е. почти половину того что ей слѣдовало, акціонеры *опять не получили ничего*. Въ 1900 году дѣло немного поправилось послѣ энергическихъ мѣръ, принятыхъ акціонерами, прямо обвинявшими правленіе и другихъ заправилъ о-ва въ злоупотребленіяхъ, но все же чистый доходъ составилъ только 13.374.118 р., правительство получило свою арендную плату 1.850.000 р., а акціонерамъ въ дивидентъ досталось только 319.234 р. Если бы акціонерный капиталъ о-ва былъ гарантированъ правительствомъ, то на поправленіе его дѣлъ не было бы почти никакой надежды ибо мало заинтересованные въ дѣлѣ акціонеры предоставили бы предпріятіе на произволъ судьбы и на извлеченіе побочныхъ «заработковъ» разными способами при управленіи дѣлами о-ва различными присосавшимися къ нему спеціалистами. Но акціи, по счастью, гарантированы не были, а отсюда живое сравнительно участіе акціонеровъ въ дѣлѣ, не смотря на всю ихъ безпомощность при существующихъ у насъ въ общихъ собраніяхъ акціонеровъ порядкахъ. Съ одной стороны акціонеры стали ходатайствовать о выкупѣ въ казну жел. дорогъ, принадлежащихъ обществу,—выходъ наиболѣе раціональный при обнаружившейся уже съ полной ясностью несостоятельности образа дѣйствій его заправилъ, если бы, конечно, акціонеры согласились на умѣренное вознагражденіе (въ размѣрѣ не свыше 4—5 р. дохода на акцію). Съ другой стороны, обвиняя свое правленіе въ злоупотребленіяхъ, возбуждая вопросъ чуть ли не о привлеченіи его къ суду, акціонеры требовали правительственнаго вмѣшательства. М-во ф-овъ однако отнеслось и къ тому и другому проэкту неблагосклонно, не желая разставаться съ созданными имъ иллюзіями на счетъ полезной и выгодной для госуд. казначейства дѣятельности частныхъ ж. д. обществъ. Вѣдь о-во Ю.-В. ж. д. было самымъ крупнымъ изъ нихъ и казалось однимъ изъ наиболѣе солидныхъ! Оно рѣшило прійти на помощь обществу, чтобы сохранить его самостоятельное существованіе. Заправилы о-ва утверждали, что упадокъ въ дѣлахъ о-ва происходилъ отъ убыточности взятыхъ въ аренду отъ казны и вновь сооруженныхъ обществомъ—донецкихъ дорогъ: м-во ф-овъ внесло предложеніе объ изъятіи всѣхъ этихъ дорогъ у о-ва и о передачѣ ихъ въ казну. Въ этомъ смыслѣ состоялось 11 марта 1901 г. Высоч. утвержд. положеніе Соед. Присутствія о сосредоточеніи въ управленіи Екатерининской ж. д. жел. дорогъ Донецкаго каменно-угольнаго бассейна и объ утвержденіи новаго дополненія къ уставу о-ва

Ю.-Вост. ж. д. [1]). Въ силу этихъ законодательныхъ актовъ находящіеся въ арендѣ у о-ва участки казенной Донецкой ж. дороги: Звѣрево-Дебальцево-Попасная-Лисичанскъ и Дебальцево-Хацепетовка съ примыкающею къ нимъ Лисичанскою вѣтвью и состоящія во владѣніи о-ва линіи отъ Лисичанска до Купянска узлового, Луганскъ-Миллерово, Попасная-Никитовска и вѣтви: Первозвановская, Селезневская, Крестнинская и Щетовская, а также сооружаемая распоряженіемъ и за счетъ о-ва Никитовка-Очеретовская линія, общимъ протяженіемъ всего около 727 верстъ,—переданы были въ казну съ 1 мая 1901 года (кромѣ линіи Никитовка-Очеретовской, которая тогда не была еще окончена и должна была перейти въ казну съ момента открытія на ней правильнаго движенія) вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ въ количествѣ 124 паровозовъ и 4.200 товарныхъ вагоновъ, а взамѣнъ пассажирскихъ вагоновъ о-во должно было уплатить 800.000 р. изъ своего дополн. облигаціоннаго капитала. Наличные запасы топлива и матеріаловъ правительство принимало по заготовительной цѣнѣ, по его разсчету не свыше 2000 р. на версту или за 1.454.000 р. Уплата процентовъ интереса и погашенія по облигаціямъ о-ва Ю.-Вост. ж. д., какъ уже реализованнымъ такъ и имѣющимъ быть реализованными на покрытіе расходовъ по усиленію пропускной и провозной способности участковъ Донецкой дороги и по сооруженію другихъ, переходящихъ въ казну, путей, оставалась на обязанности о-ва, но на пополненіе его средствъ правительство обязывалось отпускать о-ву для причисленія къ чистому доходу по 1.197.000 р. въ годъ до пріема въ казну линій Никитовка-Очеретинской и по 1.364.000 р. послѣ пріема этой линіи. Вмѣстѣ съ тѣмъ общество освобождалось отъ обязанности платить 440.000 р. аренды за Донецкія вѣтви, отъ сооруженія продолженія Крестинской вѣтви къ рудникамъ Маркова (ок. 3 версты) и отъ проложенія второго пути между Купянскомъ и Лисичанскомъ, каковыя сооруженія должна была произвести уже казна.

М-во ф-въ по поводу этой передачи, необходимость которой доказала всю несостоятельность сдѣланныхъ въ 1896 г. разсчетовъ (принятыхъ *единогласно!*) о выгодности и полезности для общества Ю.-В. ж. д. и для казны передачи Донецкихъ вѣтвей въ аренду этому обществу, напечатало снова объяснительную записку [2]), авторитетность которой невольно впрочемъ подрывается воспоминаніемъ объ объяснительной запискѣ, напечатаной въ 1896 г. при сдачѣ злополучныхъ линій въ аренду. Тогда предполагалось, что множе-

---

[1]) Собр. уз. 1901 г. ст. 1196 и 1197.

[2]) Вѣстн. фин. 1901 г. № 25, стр. 538—543.

ство грузовъ (преимущественно угольныхъ) будетъ дѣлать, направляясь по созданнымъ болѣе короткимъ направленіямъ, большіе пробѣги именно по линіямъ о-ва Ю.-В. ж. д., оказалось же на самомъ дѣлѣ, что грузы съ большимъ пробѣгомъ составляютъ только 31,4% (вмѣсто ожидаемыхъ 54%), а съ малымъ пробѣгомъ—68,6%, при чемъ значительная часть и этихъ грузовъ дѣлала по линіямъ о-ва пробѣги всего въ 37 верстъ да и то по низкой пудо-верстной ставкѣ, будучи перевозима на большое разстояніе, при диференціальномъ строѣ тарифовъ. Другими словами всѣ разсчеты по созданію такой рельсовой сѣти въ рукахъ одного общества, чтобы убытки однихъ ея линій покрывались прибылями другихъ оказались ошибочными: грузы съ дорогъ этого общества ускользали на другія дороги. Съ другой стороны, когда желѣзо-дѣлательные заводы стали устраиваться ближе къ углю, а не къ рудѣ, а старые заводы стали обзаводиться топливомъ изъ собственныхъ копей, пріобрѣтенныхъ въ районѣ къ сѣверу отъ ст. Дебальцево, перевозка каменнаго угля должна была совершать все болѣе и болѣе ничтожные пробѣги, а условія перевозки ухудшились вслѣдствіе необходимости проходить черезъ передаточный пунктъ, ранѣе не существовавшій (Хацепетовку). Надежда же на улучшеніе утилизаціи подвижного состава Ю.-В. ж. д. не осуществилась, но напротивъ, вагонное хозяйство этихъ дорогъ пришло въ разстройство вслѣдствіе непроизводительнаго простоя вагоновъ на передаточныхъ пунктахъ. Все это создало такое положеніе вещей, при которомъ всякое увеличеніе добычи угля въ районѣ Донецкихъ участковъ только увеличивало убытки Юго-Восточныхъ ж. д., и надежда на то, что о-во будетъ способствовать развитію угольной промышленности не могло оправдаться. Тогда-то м-во путей сообщ. пришло къ заключенію, что объединеніе распоряженій однимъ только движеніемъ при самостоятельномъ завѣдываніи эксплоатаціей участка тремя отдѣльными управленіями, представляется по условіямъ административнымъ и техническимъ—неосуществимымъ и что затрудненіе въ движеніи по Донецкимъ вѣтвямъ могло бы быть устранено или, по крайней мѣрѣ, ослаблено только полнымъ объединеніемъ эксплоатаціи всѣхъ дорогъ, грузящихъ уголь, подъ однимъ общимъ управленіемъ, и именно въ управленіи Екатерининской дороги, какъ центральной углевозной магистрали, съ присоединеніемъ къ этимъ дорогамъ еще и тѣхъ вѣтвей, которыя, хотя и не имѣютъ горнозаводскихъ грузовъ, но могутъ служить кратчайшими или удобнѣйшими путями для слѣдованія порожнихъ вагоновъ и для и оборота паровозовъ. Отсюда и рѣшеніе изъять цѣлый рядъ рельсовыхъ путей отъ о-ва Ю.-В. ж. д. и передать въ вѣдѣніе казенной Екатерининской дороги. Этимъ путемъ предполагали сократить суще-

ствовавшіе шесть передачъ до четырехъ, упразднить обмѣнъ вагоновъ между К.-Х.-Севаст. и Юго-Восточ. ж. д. и сократить между Юго-Восточными и Екатерининской, устранить существующія при передачахъ задержки вагоновъ въ Хацепетовкѣ и Дебальцевѣ, улучшить сортировку вагоновъ устройствомъ между послѣдними большой сортировочной станціи и т. д.. Оправдаются ли всѣ эти надежды, покажетъ будущее. Что касается до финансовой стороны вопроса, то по переходящимъ въ казну дорогамъ ожидалось до 1.249.000 р. чистаго дохода при платежѣ процентовъ интереса и погашенія на затраченные въ нихъ облигаціонные капиталы Ю.-В. о-ва—1.459.000 р. ежегодно, убытокъ=210.000 руб., да вслѣдствіе неполученія отъ о-ва арендныхъ денегп (450.000 р.) весь убытокъ долженъ былъ составить до 660.000 р.. Министерство финансовъ полагало однако, что вслѣдствіе окончанія новыхъ вѣтвей и лучшаго утилизированія вѣтвей уже построенныхъ доходы Донецкихъ дорогъ должны возрасти, и убытокъ отъ нихъ слѣдуетъ считать въ суммѣ не болѣе 330.000 р., каковые въ теченіе 20—12 лѣтъ, постепенно уменьшаясь, должны совсѣмъ исчезнуть, такъ что въ возмѣщеніе этихъ убытковъ было бы справедливо взыскать съ о-ва Ю.-В. ж. д. въ теченіе 12 лѣтъ по 330.000 руб. полностью въ теченіе первыхъ 3 лѣтъ и понижая эту сумму ежегодно на 10% въ теченіе слѣдующихъ 9 лѣтъ. За всѣ 12 лѣтъ эти платежи составили бы 2.475.000 р., капитализируя которыя изъ 4% на 1 янв. 1901 г. получали сумму 2.063.342 р., уплачиваемая о-вомъ единовременно, разсрочка которой на весь остающійся срокъ концессіи (20 іюня 1953 г.) составляла сумму 94.800 р. ежегодно. А такъ какъ казна должна была ежегодно по облигаціямъ о-ва платить 1.459.000 р. ежегодно, то за вычетомъ у общества сказанной суммы 94.800 р. получимъ въ круглыхъ цыфрахъ платежи казны въ суммѣ 1.364.000 р. Эту цыфру и рѣшено было выдать о-ву, какъ пособіе на выполненіе его обязательствъ, которыя для удобства счетовъ оставлены на самомъ о-вѣ, а не переведены на казну вмѣстѣ съ переходомъ къ ней 727 верстъ ж. дорогъ о-ва.

Посредствомъ этой сдѣлки предпріятіе о-ва Юго-Вост. ж. д. значительно сократилось, но и теперь въ завѣдываніи его находится 3205 верстъ рельсовыхъ путей (до изъятія—3932 версты), облигаціонные капиталы о-ва составляютъ 176.608.042 р. съ платежомъ въ 8.138.142 р., изъ коихъ 1.364.000 р. приняло на себя правительство, но такъ какъ о-во платить почти равную сумму (1.400.000 р.) въ аренду за Орловско-Грязскую ж. д., то можно считать всю оплату сказаннаго капитала лежащею на о-вѣ. Кромѣ того о-во должно правительству по облигаціоннымъ займамъ, вошед-

шимъ въ составъ консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ въ суммѣ 92.657.691 р. съ платежомъ въ 4.148.766 р. [1]), акціонерный капиталъ 32.926.125 р.. Сумма всѣхъ обязательныхъ платежей общества составляетъ 12.286.908 р., въ казну поступаетъ доходъ только тогда, когда выработанъ дивидендъ на акціи въ суммѣ 9 руб. на каждую или 1.497.424 р. (по разсчету погашенія акцій къ концу 1900 г.). Стоимость сооруженія о-вомъ новой линіи нельзя признать очень высокой. Такъ линія Балашовъ-Харьковъ и Таловая-Калачъ (720 верстъ) обошлось въ 38.134.321 р., или по 52.964 р. на версту, линія Елецъ-Валуйки—310 верстъ—13.779.187 руб., или 44.448 р. на версту, не считая процентовъ на строительный капиталъ.

Печальное положеніе дѣлъ о-ва Ю.-Восточныхъ дорогъ заставило нѣкоторые органы нашей печати [2]) усумниться вообще въ правильности системы, допускающей существовавшіе частныхъ ж. д. обществъ, на что правленіе о-ва Ю.-В. ж. д. съ своей стороны представило оправданія [3]), указывая на неурожайные годы, на убыточность Донецкихъ вѣтвей, на неустройство новыхъ линій, только что открытыхъ или даже еще не открытыхъ для правильнаго движенія. Факты однако на лицо: злоупотребленія правленія, допустившаго даже подлоги въ балансѣ одного (за 1897 г.) изъ отчетовъ съ цѣлью выдачи дивиденда акціонерамъ, паденіе дохода даже такихъ выгодныхъ линій, какъ Балашовская, новыя ходатайства передъ правительствомъ о возвращеніи уплаченной за Донецкія вѣтви арендной платы и объ уменьшеніи арендной платы за Орловско-Грязскую линію и ж. д., вплоть до моленій о выкупѣ предпріятія въ казну... Сами акціонеры возбудили вопросъ о необходимости утвержденія выбираемыхъ ими директоровъ правленія министромъ финансовъ по соглашенію съ м-омъ путей сообщенія (на что 30 марта 1900 г. послѣдовало Высочайшее соизволеніе).

О-во Ю.-Восточныхъ ж. д., хотя и не оправдало надежды министерства финансовъ въ отношеніи полученія казною к. л. доходовъ, которыми могли быть погашены старые долги Грязско-Царицынской и К.-В-.Ростовской ж. д., но по крайней мѣрѣ не причинило казнѣ новыхъ убытковъ, что объясняется, повторяемъ, отсутствіемъ гарантіи акцій этого о-ва. Даже при выкупѣ этихъ дорогъ въ казну, возможны условія, достаточно безобидныя для общества и въ то же время удовлетворительныя и съ точки зрѣнія казенныхъ интересовъ. Этого же къ сожалѣнію нельзя сказать о двухъ другихъ об-

---

[1]) Свѣд. госуд. контр. за 1900 г. стр. 20—21.

[2]) *Новое время* № 8460.

[3]) *Новое время* № 8479 (5 окт. 1899 г.).

ществахъ, также не оправдавшихъ надежды м-во ф-онъ на счетъ полученія съ ихъ помощью казною крупныхъ доходовъ, но и введшедшихъ казну въ дов. крупные убытки. Мы говоримъ объ обществахъ Рязанско-Уральской и Московско-Ярославско-Архангельской жел. дорогъ.

Рязанско-Уральское общество возникло въ 1892 г.[1]) изъ о-ва Рязанско-Козловской ж. дор., когда послѣднему было разрѣшено за счетъ новаго облигаціоннаго гарантированнаго капитала соорудить новыя линіи Покровско-Уральскую, Тамбово-Камышинскую и Лебедянь-Елецкую съ цѣлымъ рядомъ вѣтвей (около 1600 верстъ всего) и со взятіемъ въ аренду казенной Козлово-Саратовской дороги, при чемъ отдалялся срокъ выкупа дороги до 1905 г. и о-во обязывалось за извѣстными отчисленіями дѣлиться своими доходами съ госуд. казначействомъ. Сооруженіе этихъ путей было произведено въ 1892—1894 г.г. за счетъ реализованныхъ въ 1892 и 1893 г.г. 4½%-ыхъ займовъ на 60.000.000 и 28.000.000 руб. кред. нарц. Постройки всѣ были самаго упрощеннаго типа, съ легковѣсными рельсами (18 фунт. типа) на сосновыхъ шпалахъ, и съ ничтожнымъ подвижнымъ составомъ и пропускной способностью. Линія *Тамбовъ-Балашовъ* (193 версты) было открыта для движенія 18 мая 1894 г. *Балашовъ-Камышинъ* (251 верста)—14 сен. 1894 г., *Покровская-Уральскъ* (396 верстъ узкой колей)—26 окт. 1894 г. Вѣтви этихъ магистралей *Ртищево-Сердобскъ* (46 верстъ) и *Лебедянь-Елецъ* (75 верстъ) въ апрѣлѣ и *Аткарскъ-Петровскъ* (57 в.)—22 ноября того же года, Богоявленскъ-Сосновка 79 верстъ—20 авг. 1895 г. *Петровскъ-Вольскъ* (165 в.) и *Красавка-Баланда* (75 в.)—въ сентябрѣ 1895 г., Урбахъ-Александровъ Гай (172 версты)—1 октяб. 1895 г., Ершовъ-Николаевскъ 88 верстъ—28 авг. 1895 г., обѣ узкокол., за три года всего 1607 верстъ,—огромная новая желѣзнодорожная сѣть [2]) 27 мая 1894 г. [3]) вновь было представлено о-ву Рязанско-Уральской ж. д. сооруженіе и эксплоатація ж. д. линій отъ ст. Пинеровка (близъ Балашова) до Ртищева и отъ Сердобска до Пензы, 28 апр. 1895 г.—подъѣздного пути отъ ст. Вольскъ до Волги и 4 іюня 1895 г. отъ Раненбурга до Павельца съ вѣтвью къ Астакову на Раненбургъ-Данковской вѣтви [4]). Направленіе Пензо-Пинеровской линіи впослѣдствіи было разрѣшено измѣнить на ст. Таволжанку, и она была окончена: уч. *Пенза-*

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ т. II, стр. 312—317.

[2]) О технич. условіяхъ сооруженіи этихъ дорогъ см. Ст. Сбор. м. п. с., вып. 40, стр. 36—41 и вып. 45, стр. 21—24.

[3]) П. С. З. № 10663.

[4]) П. С. З. №№ 11598 и 11785.

Сердобскъ (103 в.)—6 ноября и *Ртищево-Таволжанка* (97 в.)—8 ноября 1895 г.[1]). Почти одновременно [2]) были окончены сооруженіемъ и подъѣздные пути къ Волгѣ (23 в.) и уч. Павловка-Турки (12 верстъ), а въ 1897 г.—остальныя вѣтви (13 верстъ [3]). Для окончанія работъ, начатыхъ въ 1892 г. и начала сооруженія линій, разрѣшенныхъ къ постройкѣ въ 1894—1895 г.г., въ 1894 г. реализованъ былъна германскомъ рынкѣ 4%-ый гарантированный заемъ на 18.750.000 р. зол. по курсу 95¾ за 100. Быстро расширявшееся предпріятіе давало сперва дов. солидные доходы, изъ году въ годъ непрерывно возраставшіе. Такъ въ 1892 г. чистый доходъ дороги составлялъ 3.389.743 р., въ 1893 г.—4.170.187 р., въ 1894 г.—5.503.503 р., въ 1895 г.—7.427.193 р., въ 1896 г. –8.504.270 р., такъ что о-во могло исправно уплачивать за взятую у казны въ аренду Козлово-Саратовскою линію условную плату, дошедшую съ 900.000 р. въ 1892 г. до 1.700.000 руб. въ 1896 г. и кромѣ того давать на акціи крупный супердивидендъ, доходившій въ среднемъ въ 1893—96 г.г. до 1.024.605 р.. Въ виду этого м-во ф-овъ рѣшило всячески способствовать дальнѣйшему развитію энергическаго общества, во главѣ котораго стояли наслѣдники извѣстнаго строителя Рязанско-Козловской линіи П. Г. ф. Дервиза, дѣлами которыхъ заправлялъ г. Померанцевъ, слывшій въ Петербургѣ чуть не за финансоваго генія. Какъ строились новые пути, сулала ли выгоды эксплоатація этихъ путей, мало смотрѣли: это былъ новый новый періодъ нашихъ увлеченій ж. д. строительствомъ, сопровождавшійся огромнымъ приливомъ къ намъ заграничныхъ капиталовъ, ростомъ госуд. доходовъ и отечественной промышленности. Это было время наибольшаго подъема нашего госуд. кредита, время возстановленія металлическаго денежнаго обращенія, время блестящихъ конверсіонныхъ успѣховъ и чрезвычайнаго роста желѣзнодорожныхъ доходовъ...

Выс. утв. 26 апр. 1896 г. пол. соед. присут.[4]) было разрѣшено о-ву Рязанско-Уральской ж. д. пріобрѣсти отъ частнаго лица сооруженную въ 1874 г. *Бековскую* вѣтвь (13 в.) до ст. Сосновка Тамбово-Саратовской ж. д., за 300.000 р., 21 мая 1897 г. разрѣшалось [5]) соорудить этому же о-ву: 1) ширококолейный ж. дор. путь магистральнаго типа отъ *Данкова до Смоленска* (около 520 верстъ) по особой расцѣночной вѣдомости въ суммѣ не свыше 33.200.000 р., не считая % на строительный капиталъ, 2) ширококолейный путь

---

[1]) Техн. усл. соор. см. Стат. Сбор., в. 46, стр. 21—22.

[2]) Ibid. стр. 2—3.

[3]) Ст. сбор. вып. 53, стр. 2—3.

[4]) П. С. З. № 12824.

[5]) П. С. З. № 14130.

магистральнаго типа отъ ст. *Павелецъ до Москвы* черезъ г.г. Каширу и Михайловъ съ вѣтвью на г. Веневъ (289 верстъ) въ суммѣ до 24.500.000 р., не считая %-овъ, наконецъ, 6 іюня 1897 г.[1]) тому же о-ву разрѣшалось соорудить ширококолейную линію упрощеннаго типа отъ с. Инжавина до ст. Краснослободскъ (около 40 верстъ) по цѣнѣ не свыше 1.360.812 руб. дѣйств., не считая процентовъ. Для приступа къ этимъ работамъ въ 1897 г. реализованъ былъ въ 1897 г. 4% заемъ на 77 м. мар.=23.762.200 р. зол. по курсу 97⁷/₈ за 100 (суммы котораго предназначались также на покупку Бековской вѣтви и окончаніе работъ Раненбурго-Павелецкой и Ртищево-Таволжанской линій и вѣтвей у г. Вольска). Линію Москва-Павелецъ, сулившую огромные доходы, оспаривали у правительства три ж. д. общества: Юго-Восточныхъ, Московско-Казанской и Рязанско-Уральской ж. дор.. Правительство согласилось на отдачу постройки послѣднему. Чѣмъ оно руководствовалось? По объясненію м-ва ф-овъ[2]) о-во Ю.-Восточныхъ ж. д. имѣло весьма ограниченный интересъ въ пріобрѣтеніи самостоятельнаго выхода къ Москвѣ и, кромѣ того, требовало отдачи ему въ аренду казенной серединной линіи Узловая-Елецъ, что представлялось неудобнымъ, что же касается до о-ва Московско-Казанской ж. д., то отдача ему новой концессіи сулила до 962.000 новаго чистаго барыша и безъ того уже очень доходнымъ ж. дорогамъ, въ ущербъ казеннымъ линіямъ Москва-Тула-Узловая-Елецъ, изъ каковаго барыша ⁵/₆ по условіямъ концессіи на Рязанско-Казанскую линію (11 янв. 1892 г.) должно было поступить въ доходъ казны (такъ какъ дивидендъ акціонеровъ уже достигъ 30 р. на акцію,—условіе отчисленія въ казну ⁵/₆ доходовъ общества). Казалось бы, что это соображеніе должно было побудить правительство именно отдать концессію М.-Казанской жел. дорогѣ. Однако м-во ф-овъ разсуждало иначе. О-во Р.-Уральской дороги находилось далеко не въ блестящемъ положеніи, и, если еще было исправно передъ казной, то только потому, что въ счетъ его чистаго дохода зачислялись суммы на оплату новыхъ строительныхъ капиталовъ изъ суммъ, реализованныхъ займами, съ 1897 года же эти отчисленія должны были прекратиться, и о-ву грозили крупные убытки. Казна получала отъ этого о-ва только арендную плату за Козлово-Саратовскую линію, но въ чистыхъ доходахъ дороги не участвовала, такъ какъ таковые (въ размѣрѣ ¹/₄) поступали въ казну по отчисленіи въ пользу акціонеровъ дивиденда въ суммѣ не менѣе 1¹/₂ мил. руб.. М-во ф-овъ желало прійти о-ву

---

[1]) П. С. З. № 14271.

[2]) Вѣст. Фин. 1897 г. № 23 стр. 693—696 статья: «Новая ж. д. до Москвы».

на помощь передавъ ему сооруженіе доходной Московско-Павелецкой вѣтви, хотя ясно, что эта передача грозила казнѣ крупными потерями на доходахъ принадлежащихъ ей линій и не обезпечивала ей участія въ доходахъ о-ва Р.-Уральской ж. дор. вслѣдствіе ихъ недостаточности: доходы дороги должны были пойти на увеличеніе дивиденда акціонеровъ до 1 1/2 мил. р. (не разу еще не достигавшаго этой цифры), а вовсе не въ пользу казны. Само м-во ф-овъ писало, что этого «основательно было бы опасаться» и въ то же время находило возможнымъ разсчитывать, что къ *1900 г.* доходы о-ва должны такъ возрасти, что сумма ихъ за вычетомъ всѣхъ обязательныхъ платежей (въ томъ числѣ 2.200.000 р. аренды въ казну) и 1.500.000 р. дивиденда, составитъ 1.950.000 руб., изъ коихъ казна получитъ 1.625.000 р.. Отсюда и соглашеніе съ о-вомъ, по которому взамѣнъ концессіи на Московско-Павелецкую линію, о-во обязалось изъ своего чистаго дохода,— послѣ оплаты облигацій, уплаты аренды за казенную К.-Саратовскую дорогу 900.000 руб. ежегодно, уплаты дивиденда по акціямъ до 1 мил. руб., уплаты дополнит. аренды, постепенно возрастающей до 2.100.000 руб. въ 1905 г. и уплаты дополн. дивиденда по акціямъ 500.000 руб.— отчислять въ пользу казны 5/6 остатка, а 1/6 употреблять на погашеніе долговъ по гарантіи, если же таковыхъ нѣтъ—въ дополнительный дивидендъ. М-во ф-овъ радовалось этому соглашенію, увѣряя, что оно «не требуетъ отъ госуд. казначейства к. л. затратъ, не только не сопряжено съ какимъ-либо рискомъ, но, совершенно наоборотъ, увеличивая участіе казны въ прибыляхъ (проблематическихъ!) общества съ 1/4 до 5/6, навѣрное дастъ ей еще *новыя и большія выгоды*». Будущее показало, какъ глубоко м-во ф-овъ заблуждалось...

Крупныя выгоды ожидались [1]) и отъ проведенія Данково-Смоленской линіи, которая, помимо мѣстнаго значенія, имѣла еще и транзитное—къ Балтійскимъ портамъ и западной сухопутной границѣ для грузовъ Юго-Восточныхъ, Рязанско-Уральской, Сызрано-Вяземской, Самаро-Златоустовской и Западно-Сибирской ж. д. Эти выгоды исчислялись minimum въ 238.000 р. увеличенія чистаго дохода о-ва Р.-Уральской ж. д., изъ коихъ около 200.000 руб., «должно было поступить въ казну».

Участокъ *Раненбургъ-Павелецъ* (80 верстъ) [2]) и *Астапово-Конюшки* (28 верстъ) были открыты для движенія 5 янв. 1898 г., узкоколейный подъѣздъ къ сл. *Покровской* (9 в.)—10 февр. и *При-*

---

[1]) Вѣст. Фин. 1897 г. № 26, стр. 854—856.

[2]) Технич. условія сооруженія см. Ст. сбор. м. п. с. вып. 57, стр. 21—22.

вольная-Волга—9 дек. 1898 г. (14 верстъ). Въ 1899 г. открыты участки: *Красно-Слободскъ-Инжавино* (38 верстъ) и *Данковъ-Смоленскъ* (498 верстъ) [1]), изъ нихъ только послѣдняя линія болѣе солидно, остальныя—упрощеннаго типа. Въ 1900 г. закончены были и открыты для движенія линіи *Москва-Павелецъ* (238 верстъ) и *Кашира-Веневъ* (61 верста), въ 1901 г. вѣтви въ *Каширѣ* и *Уральскѣ* (9 верстъ). Кромѣ того въ 1900 г. сооружено о-вомъ 196 верстъ второй колеи на разныхъ участкахъ дороги, всего 975 верстъ новыхъ путей и 196 вт. колеи.

Строительный капиталъ Пенза-Сердобскаго и Ртищево-Таволжанскаго участковъ (200 верстъ) опредѣленъ былъ въ 10.464.280 р. (15 мая 1899 г. [2]) или по 52.320 р. верста, Павелецъ-Московской линіи (31 дек. 1899 г.) [3]) въ 30.393.753 руб. или 127.700 руб. верста, Данково-Смоленской линіи—38.175.703 р. или по 76.660 р. верста, Веневской вѣтви 2.863.210 р. и Инжавинской—1.407.719 р.

Для всѣхъ этихъ сооруженій, кромѣ займа 1897 г., былъ еще реализованъ за границей въ 1898 г. заемъ на 39.832.545 руб. по 98 1/8 за 100, а въ 1899, 1900 и 1901 г. внутренніе займы (помѣщенные въ фондъ сберег. кассъ) на 46.130.000 р. нар. Весь нарицъ. капиталъ облигаціонныхъ займовъ общества составляетъ крупную сумму 264.496.678 руб. съ ежегоднымъ платежомъ въ 12.541.496 руб. Акціонерный капиталъ дороги составляетъ 4.933.662 1/2 р. зол. съ гарантир. платежомъ въ 376.845 руб. ежегодно. Съ 1897 г. дѣла дороги пришли въ полный упадокъ: чистая прибыль составила только 6.421.603 р., изъ которыхъ ничего не поступило ни въ казну по арендѣ К.-Саратовской линіи, ни въ супердивидендъ акціонеровъ. Въ 1898 г. чистый доходъ о-ва еще болѣе понизился, составивъ только 5.567.720 руб.,—въ 1899 г. хотя и возросъ снова до—6.337.980 р., а въ—1900 г. даже до—8.569.476 р., но этихъ доходовъ не было достаточно для оплаты лежащихъ на дорогѣ обязательствъ: ихъ не хватило въ 1897 г.—2.752.971 р., въ 1898 г.—4.070.376 р., въ 1899 г.—3.486.200 р.[4]), въ 1900 г.—4.919.582 р.[5]). Въ 1901 г. чистый доходъ опредѣлился только въ 5.294.102 р., а какъ платить надо было 12.918.341 р. и сверхъ того аренды за С.-Козловскую линію—2.400.000 р. и приплаты казны, слѣд., должны были составить 10.022.239 р.! Казна понесла убытковъ

---

[1]) Техническія условія—см. Ст. сбор. вып. 61 стр. 22—23.

[2]) Собр. узак. 1899 г. ст. 1530.

[3]) Собр. узак. 1900 г. ст. 855 и 856.

[4]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. за 1897 г. стр. 57 и 63, за 1898 г. стр. 39 и 45 за 1899 г. стр. 31 и 37.

[5]) Свѣд. 1900 г. стр. 8.

*

отъ этого: въ 1897 г.—3.997.339 р., въ 1898 г.—5.148.402 р., въ 1899 г.—4.475.344 р., въ 1900 г.—5.476.016 р., въ 1901 г.—10.378.674 р. [1]). Долги о-ва правительству по гарантіи и арендѣ исчислялись уже въ 15.856.232 р. [2]), на самомъ же дѣлѣ они превышали уже 25 мил. р.

Такъ не сбылось предсказаніе м-ва ф-овъ о томъ, что въ 1900 г. не только хватитъ доходовъ для оплаты обязательствъ о-ва для взноса арендныхъ денегъ, но и свыше 1.600.000 р. казна получитъ еще какъ свою долю чистой прибыли дороги. Конечно, можно было бы дороги о-ва выкупить въ казну, но право на этотъ выкупъ наступитъ только въ 1905 г., да и общество себѣ до 1915 года обезпечило право получить выкупную ренту по результатамъ эксплоатаціи Рязанско-Козловской дороги въ 1883—1890 г., правда съ вычетомъ долговъ о-ва правительству. На уступки акціонеры, можетъ быть, и пойдутъ, но наврядъ ли согласятся категорически отказаться отъ дохода въ 1.500.000 р., который имъ обезпеченъ былъ еще при Вышнеградскомъ, при аккуратной уплатѣ аренды за казенную Козлово-Саратовскую линію. Конечно, теперь акціонеры получаютъ только гарантированные 5% на капиталъ, т. е. около 377.000 р. ежегодно, но при возможномъ возрастаніи чистаго дохода дорогъ, дивидендъ ихъ легко можетъ возрасти. Долги же по гарантіи платились только по полученіи въ дивидендъ 1.500.000 р., а дополнительная аренда (сверхъ 900.000 р.)—по полученіи въ дивидендъ 1.000.000 р. При такихъ условіяхъ нѣтъ особой надобности акціонерамъ (при возможности получать 14—20% дивиденда) хлопотать о выкупѣ дороги въ казну. Скорѣе приходится хлопотать о дальнѣйшемъ расширеніи предпріятія, при которомъ возможно извлеченіе побочныхъ доходовъ. Дѣйствительно, мы видимъ, что въ 1902 г. о-ву Рязанско-Уральской ж. д. предполагается дать концессію на сооруженіе новой важной магистрали—отъ Покровскаго до Астрахани по лѣвому берегу Волги (впрочемъ, кажется, безъ соединительнаго моста черезъ Волгу), т. е. той дороги, о которой давно уже хлопочутъ заинтересованныя мѣстности и которая имѣетъ очень серьезное экономическое значеніе. Въ 1899 г. правительство пріобрѣло отъ администраціи по дѣламъ П. П. ф. Дервиза 2698 акцій Р.-У. ж. д. по 1.500 р. за акцію, всего на 4.047.000 р. [3]). Общество часто упрекаютъ въ томъ, за что оно заслуживаетъ всяческихъ похвалъ: за огромное сравнительно количество сооруженныхъ имъ элеваторовъ и зернохранилищъ (26 эле-

---

[1]) Считая расходы по оплатѣ строительныхъ капиталовъ Козлово-Саратовской линіи, превышавшіе поступленія по арендѣ.

[2]) Прил. къ отч. госуд. контр. за 1901 г. стр. 263.

[3]) Дѣло кред. канц. 1899 г. № 16, отд. 2, ст. 1.

ваторовъ изъ 62 существующихъ на всѣхъ жел. дор. и 121 зернохр. изъ 198 всѣхъ существующихъ къ 1900 г., вмѣстимостью въ 15.852.000 пуд. изъ 42.420.000 пуд.) и вообще за свою чрезмѣрную энергію. М-во ф-овъ весьма высокаго было мнѣнія объ этомъ обществѣ и считало паденіе его доходовъ совершенно случайнымъ (пониженіе урожаевъ, отмѣна премій для дорогъ-грузчиковъ, сооруженіе новыхъ не вполнѣ оборудованныхъ линій) и приплаты госуд. казначейства по гарантіи капиталовъ общества—временными ссудами ему, подлежащими при улучшеніи дѣлъ о-ва возврату въ казну. Госуд. контроль смотрѣлъ однако иначе на дѣло, и, вычисляя долги о-ва въ суммѣ свыше 23 мил. руб. [1]) къ 1 января 1902 г., доказывалъ, что акціонеры о-ва мало заинтересованы въ дѣлахъ общества въ виду условій выкупа дороги въ 1905 г., когда доходъ дороги долженъ былъ исчисляться по доходамъ семилѣтія 1884—1890 г.г., но за вычетомъ долговъ правительству, сумма которыхъ превосходила капитализированный доходъ дороги; заинтересована же казна, вслѣдствіе чего за дѣлами общества необходимъ дѣятельный надзоръ со стороны правительства. Соединенное присутствіе, куда дѣло поступило въ 1902 г., постановило ввести въ составъ правленія о-ва трехъ директоровъ отъ правительства (изъ общаго числа ихъ пяти) и выборныхъ директоровъ-акціонеровъ также утверждать правительствомъ (Выс. утв. 1 іюня 1902 г.). Наврядъ ли однако это улучшитъ дѣла общества, разстройство которыхъ лежитъ глубже злоупотребленій его правленія... Вопросъ о выкупѣ во всякомъ случаѣ на очереди, и надо радоваться, что въ условіе выкупа было включено право казны на вычетъ долговъ о-ва правительству, образовавшихся послѣ 1892 г., изъ ренты, причитающейся акціонерамъ по доходу 1884—1890 г. Отъ этого хотя часть убытковъ новыхъ дорогъ о-ва падетъ на его акціонеровъ, въ числѣ которыхъ впрочемъ состоитъ и казна, заплатившая за принадлежащую ей треть всѣхъ акцій втрое дороже противъ ихъ нарин. стоимости.

Второе общество съ негарантир. акціонернымъ капиталомъ, не оправдавшее самыхъ широкихъ надеждъ, на него возлагавшихся, было о-во *Моск.-Яросл. Арх. ж. д.* Сперва подъ именемъ Московско-Ярославскаго оно возникло въ 1859 г. [2]) для сооруженія линіи отъ Москвы—до Ярославля съ капиталомъ въ 3.275.100 р. кр., чего не могло выполнить за недостаткомъ денегъ, ограничившись 66 верстнымъ участкомъ Москва-Троицкій посадъ, да и то съ помощью правительственной ссуды. Дорога до Ярославля (206 верстъ съ вѣтвями къ

---

[1]) Ср. всепод. отчетъ на 1901 г. стр. 123—124.

[2]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 272—273.

Волгѣ) была впослѣдствіи (1868 г.) достроена за счетъ облигаціоннаго 5%-аго гарантированнаго правительствомъ займа въ 12.000.000 р. мет., а узкоколейныя вѣтви ея (Вологда-Ярославль--192 версты и Александровъ-Карбаново—9 верстъ) съ помощью облигаціоннаго займа на 4.400.000 р. м., оставленнаго за собою правительствомъ [1]). Въ 1887 г. сооруженъ еще участокъ Ярославль-Кострома—(90 верстъ съ вѣтвями) за счетъ негарантированнаго 5%-аго облигаціоннаго займа о-ва на 2.536.000 р. кр., а 9 іюня 1892 г. о-ву было разрѣшено сооруженіе Карбановской вѣтви до г. Киржича [2]), оконченной уже 19 ноября 1893 г. протяженіемъ въ 20 верстъ, обошедшейся до 550.000 р. или по 27.500 р. на версту [3]). О-во М.-Я. ж. д. принадлежало къ числу наиболѣе солидныхъ, аккуратно выполняя всѣ лежащія на немъ обязательства и отнюдь не вводя казну въ какіе-либо расходы, что было у насъ величайшею рѣдкостью. Въ то же время дорога вырабатывала для акціонеровъ вполнѣ приличный дивидендъ, составлявшій въ 1870—1880 г. отъ 9,22 до 14,66%, а въ 1881—1890 г.г. отъ 11,83 до 23,47%. Предпріятіемъ сперва руководилъ извѣстный московскій капиталистъ Чижовъ, а съ 1877 г. прославившійся впослѣдствіи С. И. Мамонтовъ. Естественно, что С. Ю. Витте, немедленно по вступленіи въ управленіе м-омъ ф-овъ, обратилъ вниманіе на это общество въ интересахъ развитія ж. д. сѣти Россіи, сѣверъ которой почти вовсе былъ лишенъ рельсовыхъ путей. Предпріимчивость м-ва ф-овъ совпала съ предпріимчивостью С. И. Мамонтова, который также носился съ мечтами объ «оживленіи Сѣвера». Дѣло началось съ разрѣшенія о-ву сооруженія небольшихъ вѣтвей второстепеннаго значенія. Именно: 1) Выс. утв. 16 апр. 1899 г. положеніемъ соед. присутствія [4]) о-ву было разрѣшено соорудить подъѣздные пути Мытищи-Щелково (16 верстъ) и ст. Волга-Волжская пристань (9 верстъ) цѣною не свыше 450.000 р.; 2) Выс. утв. 9 мая 1894 г. пол. соед. присут. [5]) разрѣшено было о-ву проложить второй путь отъ Москвы до Сергіева, расширить Московскую товарную станцію и увеличить подвижной составъ дорогъ, всего на сумму до 1.354.580 р. кр.. Для осуществленія этихъ расходовъ былъ реализованъ въ 1893 г. изъ 4½% заемъ о-ва на сумму 2.640.000 р. по курсу 97 за 100, а самыя работы были окончены въ 1895—1896 г.г.

---

[1]) Ibid. стр. 345—346.

[2]) Рус. госуд. кредитъ, т. II стр. 309—310.

[3]) Стат. сбор. м. п. с. вып. 37, стр. 11.

[4]) П. С. З. № 10543.

[5]) П. С. З. № 10607.

1 іюня 1894 г. было Высоч. утверждено 5-е доп. къ уставу о-ва какимъ [1]), разрѣшалось ему соорудить *Юрьево-Польскую* вѣтвь протяженіемъ до 67½ верстъ за счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала о-ва, а 11 іюня 1894 г. было Высоч. утверждено уже 6-е дополненіе [2]), которымъ о-ву разрѣшалось построить узкоколейную дорогу отъ *Вологды до Архангельска* (около 675 верстъ) съ переименованіемъ о-ва въ о-во *М.-Я.-Архангельской ж. д.*, стоимостью въ 19 мил. руб. кр. дѣйств. безъ моста черезъ С. Двину (всѣ новыя сооруженія частныхъ обществъ страдали особой «мостобоязнію»),—улучшить профиль полотна Ярославско-Вологодской линіи до уклоновъ не свыше 0,01, усилить мосты на ней и произвести другія улучшенія, всего на сумму до 500.000 руб. Правительство сохраняло за собою срокъ выкупа, установленный въ 4-мъ дополненіи устава о-ва 9 іюня 1892 года, т. е. 1 января 1907 г., но въ случаѣ выкупа до 1 января 1914 г., выкупная сумма не могла быть меньше той, которая опредѣлилась бы по результатамъ эксплоатаціи дороги за семилѣтіе 1887—1893 г.г. Для сооруженія Архангельской вѣтви правительство выдавало о-ву пособіе въ суммѣ 7.630.000 руб. въ теченіи 12 лѣтъ, начиная съ 1.000.000 р. и кончая 300.000 р. въ годъ. По этому поводу было напечатано м-вомъ ф-овъ [3]) особое объясненіе. Изъ него видно, что первая мысль о сооруженіи дороги между Вологдою и Архангельскомъ (т. е. для соединенія Волги и С. Двины) возникла въ 1868 г. во время голода въ губерніяхъ Архангельской, Олонецкой, Вологодской и Новгородской,—въ комитетѣ подъ предсѣдательствомъ Государя Наслѣдника. Дорога имѣлась въ виду, какъ средство для подвоза хлѣба населенію въ случаѣ недорода. Съ тѣхъ поръ мысль эта не разъ поднималась разными коммиссіями, но оставалась безъ осуществленія, и упадокъ вслѣдствіе этого сѣвера, предоставленнаго самому себѣ, продолжался изъ году въ годъ, хотя по своимъ естественнымъ богатствамъ край долженъ былъ бы наилучшимъ образомъ развиваться,—по мнѣнію м-ра ф-овъ. Для осуществленія этой цѣли м-ръ ф-овъ вошелъ въ соглашеніе съ правительствомъ Финляндіи о сооруженіи дороги отъ Улеаборга до одной изъ незамерзающихъ гаваней Сѣвернаго океана. Кромѣ того поднятъ былъ вопросъ о сооруженіи линіи Вологодско-Архангельской или Волго-Двинской. Разработку вопроса взяли на себя общества Московско-Казанской и М.-Ярославской ж. д., для которыхъ эти линіи могли сдѣлаться естественными

[1]) П. С. З. № 10707.
[2]) П. С. З. № 10816.
[3]) Вѣст. фин. 1894 г. № 28.

ственное продолженіе. Изслѣдованіе выяснило, что ни одна изъ этихъ двухъ линій по своей доходности не можетъ быть сооружена безъ помощи со стороны госуд. казначейства. Тѣмъ не менѣе м-ръ ф-овъ не переставалъ выражать надежды, что передача постройки названной дороги уже существующимъ обществамъ могла бы обезпечить Сѣверъ рельсовыми путями съ наименьшимъ пожертвованіемъ для государства. Но такъ какъ сооруженіе всѣхъ трехъ желательныхъ путей (Вологда-Архангельскъ, Улеабаргъ - Незамерзающая гавань, С. Двина-Волга) было невозможно сразу, то для выясненія, какой же путь лучше, была образована особая коммиссія подъ предсѣдательствомъ ген. л. Н. П. Петрова. Коммиссія указала на выгодныя и невыгодныя стороны всѣхъ трехъ путей, намѣтила ихъ протяженіе: перваго—на Сердобль-Сороки-Кемь,-Муромъ всего до 300 верстъ на русской территоріи (остальное въ Филляндіи), второго—Пермь-Вятка-Котласъ и третьей—Вологда-Архангельскъ, признавъ ихъ всѣ желательными, но лишь одну послѣднюю удовлетворяющей главной цѣли,—снабдить населеніе сѣверныхъ губерній нехватающимъ ему хлѣбомъ. Дохода отъ этой линіи ожидалось не болѣе 1.898 р. на версту, что было недостаточно для оплаты строительнаго капитала, но м-ръ ф-овъ не остановился передъ этимъ препятствіемъ. «Ничего нѣтъ легче, какъ доказать полезность дороги и ничего труднѣе, какъ убѣдить въ необходимости бездоходной линіи, сооруженіе и эксплоатація коей стоитъ большихъ денежныхъ средствъ, жертвуемыхъ въ интересахъ забытой пустыни», читаемъ въ офиціальномъ документѣ. «Въ этомъ и заключается причина, почему въ финансовомъ отношеніи постройка и эксплоатація Архангельской линіи представляетъ такія особенности, съ коими впервые пришлось считаться, какъ правительству въ качествѣ субсидирующей стороны, такъ и частному о-ву, въ качествѣ установленія, рѣшившагося на это предпріятіе на собственный страхъ и рискъ. Еслибы было рѣшено строить и эксплоатировать эту дорогу непосредственно распоряженіемъ казны, то пришлось бы не только затратить значительныя суммы единовременно, но производить и ежегодно въ теченіе многихъ лѣтъ, приплаты на платежи по строительному капиталу». О-во М.-Яр. ж. д., имѣя въ виду покрытіе убытковъ Архангельской линіи возрастаніемъ доходовъ другихъ своихъ дорогъ отъ передачи грузовъ первой линіи, согласилось взять на себя сооруженіе за правительственное вознагражденіе въ размѣрѣ по 1.000.000 р. въ первые три года и въ остальные 9 лѣтъ въ размѣрѣ на 10% ежегодно уменьшающемся, всего до 7.500.000 руб., капитализируя каковыя уплаты къ 1 іюня 1898 г. (уплата перваго взноса) получимъ сумму всего 6.356.000 р. Кромѣ того казна рисковала потерей или

уменьшеніемъ тѣхъ прибылей, которыя слѣдовали ей изъ доходовъ М.-Ярославской дороги по 4-му доп. устава (которымъ былъ отсроченъ ея выкупъ). Былъ составленъ разсчетъ, сколько бы получила изъ доходовъ о-ва казна, если бы Архангельская вѣтвь вовсе не сооружалась, за 12 лѣтъ, получили цифру 5.800.000 р. при прибыли акціонеровъ въ 11.229.000 руб. Подсчитали также, сколько за то же время получила бы казна, если бы общество взялось строить Архан. линію безъ казеннаго пособія,—получили 2.586.000 р., долю акціонеровъ 7.950.000 р., отсюда вывели, что акціонеры безъ пособія отъ казны линію построить новую не согласились бы, въ чемъ впрочемъ трудно было бы сомнѣваться въ силу ожидавшихся убытковъ отъ новой дороги. О-во и на условіяхъ пособія со стороны правительства съ трудомъ согласилось на эту постройку, считая цѣну въ 19 мил. рублей слишкомъ ничтожною и срокъ для постройки ($3^1/_2$ года) къ 1 января 1898 года слишкомъ короткимъ. Между тѣмъ коммиссія м-ва путей сообщенія и цѣну въ 19.000.000 руб. считала слишкомъ высокою, уменьшивъ ее до 17.354.652 руб. съ зачисленіемъ разницы въ дополнительный запасный фондъ. Во всякомъ случаѣ нельзя не признать сооруженія Архангельской линіи весьма желательнымъ, хотя бы съ извѣстными пожертвованіями со стороны госуд. казначейства, а соглашеніе по этому поводу съ однимъ изъ солиднѣйшихъ нашихъ частныхъ ж. д. обществъ вполнѣ цѣлесообразнымъ, какъ цѣлесообразнымъ представляется и вообще поднятый одновременно вопросъ о поддержаніи сѣвернаго края путемъ проведенія въ немъ ряда рельсовыхъ путей. Поэтому мы отнюдь не признаемъ справедливыми тѣхъ нападокъ, которые впослѣдствіи посыпались на министерство финансовъ, когда его предположенія оказались не совсѣмъ соотвѣтствующими истинѣ.

Для сооруженія Архангельской и Юрьево-Польской линій о-вомъ М.-Я.-Арх. ж. д. былъ въ 1895 г. реализованъ съ помощью сберег. кассъ 4%-ый гарантированный заемъ на 27.500.000 руб. кр. по курсу 93 за 100, часть выручки котораго предназначалось также на увеличеніе пропускной и провозной способности о-ва. Съ этими средствами сооруженіе новыхъ путей быстро пошло впередъ. Въ силу Выс. утв. 17 іюня 1895 г. пол. соед. прис. [1]) послѣдовало новое значительное расширеніе предпріятія М.-Я.-Арх. ж. дор., которымъ думали возмѣстить хотя отчасти о-ву возможные убытки Архангельской линіи. Именно о-ву было разрѣшено: 1) построить ширококолейныя линіи отъ ст. Ярославль до Рыбинска, около 81 версты, цѣною до 3.500.000 р. кр. дѣйств. и отъ ст. Нерехта Костромского

---

[1]) П. С. З. № 11866.

уч. до ст. Середа Шуйско-Ивановской ж. д., около 43 в., стоимостью до 1.500.000 р. кр. дѣйств., 2) пріобрѣсти посредствомъ покупки у частнаго о-ва жел. дорогу отъ *Шуйска до Иванова* съ вѣтвью Ермолино-Середа и строющимся подъѣзднымъ путемъ отъ Иванова до Тейкова, уплативъ о-ву Шуйско-Ивановской дороги 7.420.900 р. кр. нариц. 4%-ыми облигаціями о-ва М.-Я.-Арх. ж. д. и 277.814 р. наличными деньгами, а правительству 3.000.000 руб. кр. дѣйств. въ возмѣщеніе его участія въ доходахъ Ш.-И. ж. д., 3) произвести разныя работы и поставки на вновь пріобрѣтенныхъ и прежнихъ участкахъ по улучшенію и усиленію ихъ пропускной и провозной способности на сумму до 2.000.000 р. кр. дѣйств.

Сооруженіе новыхъ линій признавалось весьма выгоднымъ для о-ва М.-Я.-Арх. ж. д., не говоря уже о выгодахъ населенія обслуживаемаго ими района, но оно грозило [1]) уменьшеніемъ дохода казенныхъ Нижегородской и Николаевской линій (на сумму до 435.000 р.), а также частной Шуйско-Ивановской (до 100.000 р.), въ доходахъ которыхъ принимала участіе казна. Это не остановило м-во ф-овъ при рѣшеніи вопроса о передачѣ сооруженія новыхъ линій частному о-ву. «Принимая во вниманіе», читаемъ въ оффиціальномъ увѣдомленіи по этому поводу, «что всякое расширеніе ж. д. сѣти неминуемо ведетъ къ сокращенію разстояній между извѣстными пунктами, а слѣд. къ потерѣ доходовъ уже существующихъ дорогъ на первое время, но что впослѣдствіи по мѣрѣ развитія торговли и промышленности эта потеря возмѣстится въ очень широкой степени, нельзя не признать, что постройка новыхъ линій является весьма желательной и полезной» [2]). Кромѣ того отъ сооруженія ихъ должны были возрасти доходы о-ва Рыбинской ж. д., въ которыхъ была заинтересована казна, какъ была она заинтересована въ доходахъ Ярославскаго о-ва. Что касается до пріобрѣтенія послѣднимъ о-вомъ (въ цѣляхъ сосредоточенія въ своихъ рукахъ всѣхъ линій, обслуживающихъ изв. районъ) Шуйско-Ивановской ж. д., то дѣло это представляло изв. затрудненія въ виду чрезвычайной прибыльности послѣдней, такъ что потребовалось вмѣшательство со стороны м-ва ф-овъ. Дорога эта (84 версты), прорѣзывающая одну изъ наиболѣе промышленныхъ мѣстностей въ имперіи, была сооружена въ 1867—1868 г.г. [3]) за счетъ гарантированнаго правительствомъ акціонернаго (254.920 *з*) и облигаціоннаго капитала (506.000 *з*). Впослѣдствіи она была расширена вѣтвью до Кинешмы протяженіемъ въ 87 верстъ за

---

[1]) Вѣстн. Фин. 1895 г. № 31: «Расширеніе предпріятія М.-Яр.-Арх. ж. д.».

[2]) Ibid., стр. 201.

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 342—343.

счетъ уже *негарантированнаго* акціонернаго капитала на 1.500.000 р. кр. и гарантированнаго облигаціоннаго на 2.548.800 руб. мет., оставленнаго за собою правительствомъ и включеннаго составъ 1-аго консолид. ж. д. займа. Въ 1891 г. дѣла о-ва, вообще ведшіяся крайне плохо, были преобразованы: взамѣнъ 5%-ыхъ облигацій о-ва выпуска 1868 года, выкупленныхъ правительствомъ, на о-во былъ начисленъ долгъ казнѣ только изъ 3% [1]) въ суммѣ 4.000.000 р. м., за то казна выговорила себѣ право на участіе въ чистомъ доходѣ о-ва, которое собственно замѣняло собою право на полученіе долговъ по гарантіи и начетамъ, составившихъ къ 1895 году до 8.266.556 руб. кр. [2]) (правительство получило $^2/_3$ чистаго дохода дороги послѣ учета обязательныхъ платежей въ запасный капиталъ, на платежи по гарантированнымъ акціямъ и облигаціямъ и $5^1/_{10}$% по негарантированнымъ акціямъ). Сумма этого участія выразилась въ 1892 г. цифрою 54.417 руб., въ 1893 г.—173.461 руб., въ 1894 г.—113.234 р.. При капитализаціи высшаго изъ этихъ доходовъ (173.461 р.) изъ 5% на срокъ концессіи Ш.-Ивановской жел. дор. (1952 г.) получилась сумма 3.254.214 р., которою и опредѣлялись убытки казны по случаю перехода этой дороги къ о-ву М.-Я.-Арх. ж. д., каковыя сумма понижалась до 2.959.984 р. при учетѣ выгодъ казны отъ того, что концессія М.-Я.-Арх. дороги на 8 л. 7 м. была короче концессіи Шуйско-Ивановской ж. д.. Отсюда и опредѣленіе суммы вознагражденія казны за убытки отъ передачи дороги въ руки перваго о-ва—въ 3.000.000 р. (въ круглыхъ цифрахъ) Разсчетъ этотъ, конечно, не имѣетъ практическаго значенія, но его необходимо было сдѣлать, ибо иначе цифру вознагражденія уже и вовсе пришлось бы опредѣлять гадательно. Замѣтимъ, что весь разсчетъ былъ сдѣланъ въ предположеніи, что въ теченіи 57 лѣтъ доходъ Ш.-Ивановской ж. д. не будетъ совершенно возрастать, остановившись на уровнѣ 1893 г.,—пріемъ, разумѣется, совершенно неправильный, но при иныхъ разсчетахъ наврядъ-ли согласилось бы на сдѣлку о-во М.-Я.-Архангельской ж. д., которому и безъ того пришлось выдать акціонерамъ Ш.-Ивановской ж. д. очень крупное вознагражденіе, именно за каждую непогашенную акцію гарантированную—по 4 сторублевыхъ обл. М.-Я.-Арх. ж. д. и по 10 р. наличными, т. е. за 12.169 штукъ—4.867.000 р. нар. и 121.690 р. нал., на погашенную гарант. акцію по двѣ облигаціи и по 19 руб. 37 к. наличными, т. е. за 577 штукъ—115.400 р. нарин. и 11.176 р. наличными; за каждыя 5 негарант. акцій—по 8 обл. и 19 руб. 37 к. наличными,—въ общемъ за 14.737 акцій—2.357.900 руб.

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 156—157.
[2]) Стат. сбор. м. п. с. вып. 45, таб. I стр. 25.

нар. облигаціями и 58.948 р. наличными. Кромѣ того въ пользу правленія уплачивалось 80.000 р. кр. и служащихъ—86.000 р., всего, какъ сказано, 7.420.900 р. нар. и 277.814 р. наличными, что, считая облигаціи по курсу 98 за 100, составитъ наличными 7.550.000 р. кр., тогда какъ по уставу при выкупѣ дороги акціонерамъ причиталось получить капиталъ въ 8.300.000 р.. Ясно, что при такихъ условіяхъ на уступки со стороны акціонеровъ Ш.-И. ж. д. разсчитывать особенно было нечего, хотя и обидно было платить за нариц. капиталъ въ 3.910.905 р.—7.550.000 р., т. е. почти вдвое. Казна по своему долгу свыше 8 мил. руб. получила только 3.000.000 р. [1]). Все это результатъ старыхъ нашихъ ошибокъ въ области желѣзнодорожной политики, когда всѣ условія въ концессіяхъ опредѣлялись въ пользу частныхъ обществъ и въ ущербъ казнѣ... Необходимыя средства для выполненія расходовъ по сооруженію новыхъ вѣтвей, усиленія провозной способности дорогъ и разсчета по выкупу и приведенію въ порядокъ линій Шуйско-Ивановскаго о-ва доставила реализація въ 1895 г. 4%-аго гарантированнаго займа на 20.780.700 р. нар. по курсу 96% или съ выручкой въ 19.949.472 р., изъ которой былъ покрытъ также расходъ по выкупу непогашенныхъ еще 5%-ыхъ облигацій о-ва выпуска 1886 г. (первоначально на 2.536.000 руб.), что облегчало бремя лежащихъ на о-вѣ обязательствъ. Въ томъ же 1895 г. былъ реализованъ еще одинъ небольшой облигаціонный капиталъ о-ва на сумму 700.000 р.

2 мая 1897 г. [2]) было разрѣшено о-ву 1) построить ж. д. вѣтвь отъ Москвы черезъ г. Дмитріевъ до ст. Савелово протяженіемъ около 125 верстъ съ устройствомъ отдѣльной товарной и пассажирской станціи въ Москвѣ и соединительныхъ вѣтвей, въ суммѣ не свыше 7.270.800 р. кред. дѣйств. 2) пріобрѣсти за 300.000 р. узкоколейную вѣтвь Угольники-Баскачи отъ гр. Шереметева, съ каковою цѣлью разрѣшенъ о-ву заемъ въ суммѣ 8.400.000 р. кр. нар., который и былъ реализованъ въ 1897 г. по курсу 96. Тогда же разрѣшено было о-ву соединить непрерывнымъ рельсовымъ путемъ ст. Тейково со ст. Юрьевъ-Польской въ суммѣ не свыше 3.390.000 р. кр. дѣйств. и произвести разнаго рода работы и поставки по усиленію провозной и пропускной способности дороги на сумму около 4.898.000 р. кр. дѣйств. (въ томъ числѣ по капитальному переустройству ст. Москва). Для покрытія этихъ расходовъ былъ реализованъ капиталъ загра-

---

[1]) Именно «въ возмѣщеніе участія казны въ доходахъ Шуйско-Ивановской ж. д.» было передано о-вомъ М.-Яросл. ж. д. 3.063.667 руб. въ 1895 г., изъ коихъ 63.667 р.—процентовъ съ 31 янв. по 11 іюля 1895 г. (Объясн. Зап. къ отч. госуд. контр. за 1895 г. стр. 34).

[2]) П. С. З. № 14027.

ницей на 10.183.800 р. зол. по 97 7/8 за 100, изъ котораго былъ покрытъ и перерасходъ по сооруженію Архангельской линіи. Выс. утв. 13 іюня 1899 г. пол. соед. прис. было о-ву вновь разрѣшено произвести работы и поставки по улучшенію провозоспособности своихъ дорогъ на сумму не свыше 7.098.897 р. [1]). Заемъ этотъ въ томъ же году былъ взятъ сберег. кассами по курсу 94 1/2 за 100, и этимъ окончились кредитныя операціи о-ва. Всего при Витте имъ было выпущено облигаціонныхъ займовъ на 82.808.400 р. съ обязательными ежегодными платежами въ 3.941.214 р. и съ выручкой 77.374.553 р. Всего сооружено было обществомъ и открыто для движенія:

1) Коробаново-Киржачъ	21	верста	—19	нояб.	1893 г.
2) Волжская вѣтвь (узк.) . .	9	»	—14	декаб.	1894 »
3) Мытища-Щелково	16	»	— 6	сент.	1896 »
4) Иваново-Тейково	32	»	—11	октяб.	1896 »
5) Вологда-Архангельскъ (узк.) .	595	»	—22	»	1898 »
6) Вѣтви къ Сухонѣ и Кубинѣ (узк.)	5	»	— »	»	» »
7) Ярославль-Рыбинскъ	75	»	— »	»	» »
8) Соединительная съ Костром. уч.	3	»	— »	»	» »
9) Нерехта-Середа	46	»	— »	»	» »
10) Бѣльково-Юрьевъ-Польскій . .	67	»	— »	»	» »
11) Вѣтвь къ Васильевскому заводу	2	»	— »	»	» »
12) Тейково-Юрьевъ-Польскій . .	77	»	—27	нояб.	1899 »
13) Москва-Савелово	125	»	въ 1900 г..		

Итого 1073 версты рельсовыхъ путей, изъ которыхъ 609 узкоколейныхъ. Кромѣ того сооружено 66 верстъ второй колеи и пріобрѣтено отъ о-ва Ш.-Ивановской ж. дор. 190 верстъ уже сооруженныхъ линій. Подвижной составъ дороги съ конца 1892 г. по конецъ 1899 г. былъ увеличенъ съ 81 паровоза, 207 пассажирскихъ и 1441 товарныхъ вагоновъ до 213 паровозовъ, 418 пассажирскихъ и 3987 товарныхъ вагоновъ. Общество принадлежало къ числу самыхъ доходныхъ въ Россіи. Чистый доходъ составлялъ [2]):

въ 1893 г.	2.763.923 р.,	изъ	конхъ	въ	казну	пост.	266.465 р.,	въ	див.	704.811—22, 0%
» 1894 »	2.990.428 »	»	»	»	»	»	346.743 »	»	»	784.392—24, 5%
» 1895 »	4.407.613 »	»	»	»	»	»	537.237 »	»	»	970.976—30, 2%
» 1896 »	4.905.569 »	»	»	»	»	»	572.176 »	»	»	1.009.090—31,22%
» 1897 »	4.833.478 »	»	»	»	»	»	513.913 »	»	»	948.827—29,53%
» 1898 »	5.222.939 »	»	»	»	»	»	28.280 »	»	»	401.229—12,87%
» 1899 »	5.122.129 »	»	»	»	»	»	259.073 »	»	»	0 —

Изъ этихъ цифръ видно, что уже съ 1898 г. дѣла о-ва стали клониться къ упадку. Правленіе о-ва объясняло этотъ упадокъ убыт-

[1]) Собр. узак. 1899 г. ст 2283. Указатель № 50, стр. 11, 38—11, 39.
[2]) По даннымъ госуд. контр., Свѣд. 1893—1899 г..

ками вслѣдствіе перерасходовъ по сооруженію Архангельской линіи, но это наврядъ ли справедливо, ибо эти перерасходы во всякомъ случаѣ покрывались изъ суммъ, реализованныхъ по займамъ, а на платежи по нимъ процентовъ дѣлала въ 1898—1899 г.г. казна, выдавая ежегодно о-ву по 1.000.000 р. Кромѣ того эти перерасходы по тщательному изслѣдованію дѣла двумя коммиссіями, образованными въ м-вѣ путей сообщенія, были признаны зависящими не отъ трудностей условій постройки, а отъ *неправильнаго веденія хозяйства*, чрезмѣрно высокихъ цѣнъ подрядчиковъ, неправильнаго учета расходовъ и другихъ причинъ, зависѣвшихъ болѣе отъ личнаго состава строительнаго управленія и правленія. Образованная въ 1898 г. при госуд. контролѣ новая коммиссія подъ предсѣдательствомъ д. с. с. Чистякова при участіи чиновъ м-въ ф-овъ и п. сообщенія для разбора дѣла о постройкѣ Архангельской дороги обнаружила много безпорядковъ, неправильныхъ дѣйствій личнаго состава строительнаго управленія, отсутствіе многихъ документовъ, долженствовавшихъ оправдать произведенные расходы и въ довершеніе всего, не встрѣчая полнаго содѣйствія въ лицѣ правленія, временно пріостановила свои работы, а госуд. контролеръ передалъ все дѣло прокурорскому надзору. Свѣдѣнія эти были сообщены и напечатаны въ газетѣ *Новое время* отъ 28 окт. 1899 г. (№ 8502) самимъ (тогда уже новымъ) правленіемъ о-ва. Но то же старое правленіе, съ которымъ вышли недоразумѣнія по постройкѣ Архангельской вѣтви, вошло одновременно съ ходатайствомъ о предоставленіи о-ву М.-Я.-Арх. ж. д. сооруженія новой громадной линіи отъ Петербурга до Вятки съ переименованіемъ самого о-ва въ *о-во Сѣверныхъ ж. дорогъ*. Предложеніе это встрѣтило полное сочувствіе въ правительственныхъ сферахъ, и былъ уже составленъ уставъ новаго общества, куда введено было впервые условіе утвержденія выбора членовъ правленія м-рами ф-овъ и п. сообщ. (по взаимному ихъ соглашенію), о назначеніи трехъ директоровъ отъ правительства и о подчиненіи работъ на новой дорогѣ наблюденію госуд. контроля. Уставъ удостоился Выс. утвержденія (13 іюня 1899 г.), но опубликованъ не былъ, ибо м-во ф-овъ, недовольное дѣйствіями стараго правленія, поставило условіемъ образованія новаго общества—перемѣну правленія. Тѣмъ временемъ усердно занялся скупкой акцій о-ва М.-Я.-Арх. ж. д. Межлународный Петербургскій банкъ (сосредоточившій въ своихъ рукахъ такимъ путемъ до 6000 акцій),—весьма возможно, что подъ вліяніемъ м-ва ф-овъ, уже и раньше пользовавшагося услугами этого банка при выкупѣ ж. д. въ казну. Тогда же еще до общаго собранія акціонеровъ (назначеннаго на 30 іюля 1899 г.) было намѣчено лицо, долженствующее стать во

главѣ предпріятія. Лицомъ этимъ оказался г. Хитрово, чиновникъ особыхъ порученій при м-вѣ ф-овъ, которому еще до выборовъ поручено было м-омъ ф-овъ ознакомиться съ дѣлами о-ва, разсмотрѣвъ его книги и счеты, что и было исполнено. При обозрѣніи баланса общества на 1 іюля 1899 г. бросилось въ глаза почти полное отсутствіе наличныхъ средствъ и крупная задолженность государственному и частнымъ банкамъ, а затѣмъ огромный счетъ дебиторовъ, гдѣ главная цифра числилась за Невскимъ паровозостроительнымъ заводомъ и обществомъ Восточно-Сибирскихъ заводовъ,—двумя предпріятіями, во главѣ которыхъ стоялъ С. И. Мамонтовъ, предсѣдатель правленія о-ва М.-Я.-Арх. ж. д. Оказалось, что изъ кассы ж. д. общества выдавались «авансы» этимъ предпріятіямъ, обезпеченные векселями и паями Невскаго завода, а въ общемъ получилась растрата изъ средствъ ж. д. общества—въ суммѣ около 11—12 мил. руб. О результатахъ такого ознакомленія съ дѣлами о-ва г. Хитрово донесъ м-ру ф-овъ, который испросилъ поэтому Высоч. повеленіе о пріостановкѣ введенія устава о-ва Сѣверныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего весь составъ правленія о-ва М.-Я.-Арх. дороги съ Мамонтовымъ во главѣ сложилъ съ себя свои полномочія, а общее собраніе акціонеровъ 30—31 іюня 1899 г., руководимое Международнымъ банкомъ, выбрало новое правленіе во главѣ съ г.г. Хитрово, Грачевымъ, и Шайкевичемъ, назначивъ имъ огромное содержаніе (25.000 р. первому, по 12.000 р. вторымъ) и поручило этому правленію съ одной стороны ходатайствовать о привлеченіи стараго правленія къ суду, а съ другой стороны просить правительстве о выкупѣ дорогъ о-ва въ казну или же объ образованіи о-ва Сѣверныхъ ж. д. Общее собраніе акціонеровъ 27—28 сент. 1899 г. поддержало просьбу іюньскаго собранія. Между тѣмъ въ концѣ іюля было образовано въ Петербургѣ особое совѣщаніе изъ м-овъ финансовъ, путей сообщ., юстиціи, земледѣлія, морского, госуд. контроля и члена госуд. совѣта г. Голубева для рѣшенія важнѣйшихъ дѣлъ общества. Совѣщаніе рѣшило оказать ему помощь путемъ пріобрѣтенія заложенныхъ въ кассахъ о-ва и въ сущности ничего не стоющихъ паевъ Невскаго завода на сумму 7.055.000 руб. нар. по 30% и выдать о-ву ссуду въ 5.000.000 р. на уплату долговъ частнымъ кредитнымъ установленіямъ [1]), словомъ правительство изо всѣхъ силъ старалось поправить дѣла о-ва, хотя въ сущности совершенно непонятно, изъ-за чего шли здѣсь хлопоты, такъ какъ акціи о-ва *гарантированы не были*, и госуд. казначейство отъ разстройства дѣлъ о-ва ничего, или, по крайней мѣрѣ, очень мало теряло. Дѣло отъ

---

[1]) Дѣло кред. канц. 1900 г. отд. 2, ст. 1 № 36.

правительственной помощи не поправилось, ибо Мамонтовскія растраты были очень велики, да, вѣроятно, казенные директора весьма немного и понимали въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Прискорбно только одно, что на растраты эти обратили вниманіе только уже послѣ того, какъ онѣ были произведены. Между тѣмъ о «Мамонтовской Панамѣ» даже въ печати говорили давненько, а слухи предшествовали печатнымъ обвиненіямъ, но никто ни на что вниманія не обращалъ, и Мамонтову даже позволили совершить новый выпускъ на 6.000.000 р. дутыхъ паевъ Невскаго завода для замаскированія баланса М.-Яр.-Архангельской ж. д. Все это вызываетъ на многія размышленія и, между прочимъ, показываетъ, какъ въ м-вѣ ф-овъ вѣрили въ геній С. И. Мамонтова, находя, что онъ сумѣетъ выпутаться изъ затруднительнаго положенія вещей, созданнаго отчасти именно неумѣніемъ Мамонтова вести крупныя и серьезныя дѣла, а отчасти его крайней расточительностью. Несомнѣнно впрочемъ, что и самъ Мамонтовъ вѣрилъ въ свой геній и «звѣзду», зарвался въ значительной мѣрѣ вполнѣ искренне и потерялъ большую часть своего личнаго, очень крупнаго, состоянія.

М-во ф-овъ съ большою неохотою разставалось съ мечтою о созданіи сѣверныхъ дорогъ, но настоянія со стороны акціонеровъ о-ва Ярославской дороги (среди которыхъ были очень высокопоставленныя лица) были весьма велики. Поэтому 13 ноября 1899 г. испрошено было Высочайшее соизволеніе на учрежденіе особаго совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Д. М. Сольскаго изъ м-овъ путей сообщенія, финансовъ, юстиціи и госуд. контролера для выясненія вопроса, слѣдуетъ ли выкупать дороги или нѣтъ и на какихъ условіяхъ. Совѣщаніе совершенно разумно пришло къ заключенію, что «по причинѣ невыясненности размѣра убытковъ общества, въ настоящее время не представляется возможнымъ сколько-нибудь точно опредѣлить стоимость акцій: такое опредѣленіе возможно сдѣлать лишь приблизительно, оцѣнивъ начеты, которые могутъ быть сдѣланы на общество, въ круглыхъ цифрахъ и предположительно». Ясно, что при такой невыясненности дѣлъ общества, не за чѣмъ было у него и выкупать досрочно дороги, которыя грозили въ этомъ случаѣ казнѣ крупными убытками, можно и слѣдовало обождать выясненія этихъ дѣлъ, которое могло произвести новое правленіе, состоящее изъ лицъ, пользующихся довѣріемъ м-ва ф-овъ. Но совѣщаніе пришло къ иному выводу: опредѣливъ приблизительно начеты по эксплоатаціи въ 5.300.000 р. и 4.250.000 руб. по постройкомъ, оно сдѣлало разсчетъ согласно съ условіями выкупа дорогъ, установленными въ уставѣ о-ва, т. е. по разсчету семилѣтія 1887—1893 г.г. (!) и пришло къ выводу, что можно предложить акціонерамъ (неполучив-

шимъ въ 1899 г. никакого дивиденда, т. е. за акціи, которая ничего не стоили)—по 525 р. за непогашенныя (150 р. номинальной цѣны) и 375 р. за погашенныя. 31 дек. 1899 г. созвано было общее собраніе акціонеровъ (подъ предсѣдательствомъ г. Вишнякова), и ему были сообщены эти условія. Собравшіеся 45 акціонеровъ съ 323 голосами единогласно изъявили свое согласіе на эти условія, но просили еще 350.000 р. въ вознагражденіе правленія и служащихъ и по 25 р. на непогашенную (по 17½ р. на дивидендную) акцію прибавки въ видѣ дивиденда за 1899 г.. Одновременно съ этимъ нѣкоторые акціонеры [1]) подали два аналогичныхъ прошенія московскому генералъ-губернатору и м-ру ф-овъ, гдѣ усердно просили прибавить имъ, хотя по 50 р. на акцію. «Цѣна 525 руб.», писали они,—«представляется для участниковъ предпріятія не только убыточною вообще, но и для многихъ изъ нихъ прямо разорительною. Дорога съ самаго начала своего сооруженія являлась предпріятіемъ вполнѣ солиднымъ, почему акціи этой дороги были покупаемы не лицами, стремящимися къ быстрой при временномъ увеличеніи биржевого курса наживѣ, а людьми, желавшими помѣстить свои заработки или трудовыя сбереженія въ бумагахъ, обезпечивающихъ *умѣренный* (свыше 30%!), но вѣрный ежегодный доходъ съ капитала, а потому акціи эти не являлись цѣнностью для биржевой игры, хотя цѣна ихъ и дошла съ 150 руб. до 1000 руб. слишкомъ. При такихъ условіяхъ переходя постепенно отъ первыхъ своихъ владѣльцевъ по современной цѣнѣ акціи обошлись теперешнимъ акціонерамъ много дороже противъ предложенной цѣны, которая даетъ преобладающему большинству акціонеровъ безвозвратную и прямо непосильную потерю. Потеря эта лишаетъ многихъ изъ насъ добытаго долголѣтнимъ трудомъ нашихъ отцовъ или насъ самихъ состоянія. Нѣкоторымъ изъ насъ грозитъ прямое разореніе, такъ какъ, нуждаясь во временномъ кредитѣ, мы закладывали акціи и нынѣ, теряя капиталъ, еще будемъ вынуждены уплатить разницу. Когда въ Бозѣ почившему Государю Императору Александру III благоугодно было проявить свою монаршую заботливость о развитіи сѣверныхъ губерній повеленіемъ о сооруженіи Вологодско-Архангельской линіи, то акціонеры общества, *руководимые вѣрноподданническими чувствами*, единодушно приняли на себя сооруженіе и эксплоатацію Архангельской линіи, хотя обязательство это завѣдомо понижало стоимость акцій и уменьшало ежегодный дивидендъ. Съ такимъ же единодушіемъ акціонеры о-ва, идя на встрѣчу экономическимъ нуждамъ отечества, явились соискателями и ж. дороги отъ Вятки до

[1]) Дѣло д-та ж. д. дѣлъ 1899 г. 5 отд. ст. 1 № 15.

Петербурга. Дорога стоитъ 118 мил. р., а растрата (о которой акціонеры ничего не знали) только доходитъ до 8½ мил. р. Прибавка 100 руб. на акцію составитъ для правительства какихъ-нибудь (!) два мил. р., всего 1,8% со 118 мил. р.». Изъ этого прошенія (здѣсь даны, конечно, только выдержки), писаннаго к. л. «елейнымъ» московскимъ адвокатомъ, выходило, что акціонеры о-ва благодѣтели государства, бравшіеся за предпріятіе не ради своихъ выгодъ, а въ силу своихъ вѣрноподданническихъ чувствъ. Курьезнѣе всего расхваливаніе ими своего предпріятія: вѣдь если оно было такъ хорошо, зачѣмъ было его отдавать въ казну «за безцѣнокъ», никто вѣдь не принуждалъ. Но самое согласіе (единодушное) общаго собранія съ предложенными м-омъ ф-овъ условіями показывало, сколь невѣроятно большую, прямо фантастическую цифру имъ предлагали за обезцѣненныя акціи, и «прошеніе» вызывалось просто желаніемъ еще что нибудь урвать у казны. М-во ф-овъ согласилось кое-на какія уступки (о чемъ ниже), но въ общемъ прошеніе оставило безъ послѣдствій, какъ, конечно и слѣдовало сдѣлать. Дѣло перешло въ Соедин. Присутствіе, Выс. утв. положеніемъ котораго 30 марта 1900 г. дорога была передана съ 1 апр. 1900 г. въ казну, при чемъ завѣдываніе ея эксплоатаціей было временно возложено на особый комитетъ въ завѣдываніи м-ва ф-овъ, куда вошли тѣже Хитрово и Лазаревъ, которые засѣдали въ новомъ правленіи о-ва Яросл. ж. д., съ удержаніемъ для нихъ и прежняго содержанія первому въ 25, второму въ 12 тысячъ руб. Содержаніе представителямъ м-ва п, сообщ. и госуд. контроля было назначено болѣе умѣренное: 10000 и 7000 руб. Дорогу не передавали въ общее вѣдѣніе м-ва пут. сообщ. потому, что м-во ф-овъ все еще надѣялось *составить частное общество* для эксплоатаціи этой дороги и для сооруженія Вятско-Петербургской линіи (съ капиталомъ 15 мил. руб. негарантир. акціями и мил. 60 руб. гарантированными облигаціями). Предложеній со стороны частныхъ предпринимателей было дов. много, особенно со стороны иностранцевъ, но всѣ они сводились къ сдачѣ имъ оптовой постройки или къ ввозу изъ-за границы принадлежностей для постройки. Попытки создать американское общество (Дрексель въ Филадельфіи, Морганъ, Баркеръ и друг.) потерпѣло также неудачу [1]), и 21 дек. 1901 г. было Выс. повелѣно дороги бывшаго о-ва М.-Я.-А. ж. д. передать въ завѣдываніе м-ва путей сообщенія, упразднивъ временный комитетъ и учредивъ при управленіи ж. дороги срокомъ на одинъ годъ особую ликвидаціонную коммиссію для составленія отчетовъ по ликвидаціи убытковъ дорогъ, по постройкѣ новыхъ линій и вѣтвей, по усиленію дороги и соору-

[1]) Дѣло кред. канц. отд. 2 ст. 1 № 22 за 1900 г.

женію станцій въ Москвѣ и по эксплоатаціи дороги за 1901 г. [1]). Такъ окончено было отдѣльное существованіе о-ва М.-Я.-Арх. ж. дороги.

Къ какимъ же конечнымъ выводамъ можемъ прійти мы на основаніи изученія нашей новой ж. д. политики, выразившейся въ усиленномъ сооруженіи рельсовыхъ путей съ помощью частныхъ акціонерныхъ обществъ, которыя, по мнѣнію м-ва ф-овъ, зарекомендовали себя съ хорошей стороны своею прежней дѣятельностью? Было сооружено и открыто для движенія въ 1893—1902 г.г. девятью обществами около 12500 верстъ новыхъ путей, изъ которыхъ до 2000 узкоколейныхъ, кромѣ того на старыхъ путяхъ построено до 1000 верстъ второй колеи, сооружены кое-гдѣ разныя пристани, элеваторы, шоссе, перестроены старые центральные ж.-дор. вокзалы, пріобрѣтенъ новый громадный подвижной составъ въ размѣрѣ 2056 паровозовъ, 2844 вагоновъ пассажирскихъ и 55548 вагоновъ товарныхъ [2]). На все это издержано было 985 мил. руб. [3]) въ общемъ. Но изъ этой суммы пошло на выкупъ старыхъ дорогъ (Новгородской, Царскосельской, Шуйско-Ивановской, Козлово-В.-Ростовской)—18.235.053 руб., уплачено правительству старыхъ долговъ—19.303.701 руб., употреблено на конверсію прежнихъ облигацій обществъ 19.897.420 руб. Остатокъ составляетъ—927.985.098 р., по 74.240 руб. на версту. Валовой доходъ въ 1892—1901 г.г. дорогъ этихъ обществъ составилъ 1.276.099.295 р., расходъ эксплоатаціи 783.490.363 р. (61,4 %), чистый доходъ 492.608.932 р. Чистый доходъ въ девятилѣтіе 1893—1901 годовъ составилъ 463.408.680 руб. Изъ этого чистаго дохода было отчислено: 1) въ запасный капиталъ и на особыя надобности 21.733.262 р.; 2) на оплату гарантированныхъ акцій и облигацій 315.987.362 р., 3) въ пользу директоровъ правленія и служащихъ, а также въ супердивидендъ по гарантированнымъ и въ дивидендъ по негарантированнымъ акціямъ 80.442.257 р., 4) казнѣ въ уплату аренды за казенныя линіи 20.416.727 руб. и 5) и въ казну, какъ доля участія въ прибыляхъ частныхъ о-въ—24.829.072 руб. Въ арендѣ у частныхъ о-въ находилось 1124 верстъ казенныхъ жел. дорогъ.

---

[1]) Указатель 1902 г. № 12 стр. 189—190.

[2]) Въ 1892 г., по даннымъ Стат. сбор. в. 37, на 7012 верстахъ рельс. путей *девяти* частныхъ обществъ (В.-Вѣнской, Владикавказской, Лодзинской, Моск.-Казанской, М.-Курской, М.-Ярославской, Рыбинской, Р.-Уральской и Юго-Восточныхъ ж. д., въ составъ которыхъ входили тогда только Гряз.-Царицынская, Волго-Донская, К.-В.-Ростовская и Орл.-Грязская дорога, еще не объединенныя въ общемъ управленіи, приходилось паровозовъ 1782, пассажирскихъ вагоновъ 2074, товарныхъ 39755, на версту дороги—0,25 паровоз., 0,29 пассаж. вагоновъ и 5,67 тов. вагоновъ. Къ 1902 г. (по даннымъ Стат. сбор. вып. 68) паровозовъ было на тѣхъ же дорогахъ 3838, на версту 0,22 паровозовъ (17586 вер.), вагоновъ пассажирскихъ къ 1901 г.—4918, на версту (16418 в.)—0,30 и товарныхъ 95.304, на версту 5,8 штукъ.

[3]) Выручка по гарант. займамъ 1892—1901 г.г. 937.016.689 р., по негарантир.—48.404.583 р. (съ учет. герб. сбора).

Чистый доходъ жел. дорогъ для каждаго изъ отдѣл. обществъ въ рубляхъ и въ процентахъ къ строительнымъ капиталамъ жел. дорогъ выразится въ слѣдующихъ цифрахъ (по даннымъ государ. контроля):

	1892 г.		1893 г.		1894 г.		1895 г.		1896 г.	
	Рубли	%	Рубли	%	Рубли	%	Рубли	%	Рубли	%
1. В.-Вѣнская.	3.821.862	6,40	4.641.317	7,95	5.434.457	7,84	5.553.976	7,95	4.829.072	6,91
2. Владикавк.	2.627.583	2,67	3.039.719	3,15	4.002.975	3,39	6.658.772	4,58	8.276.100	5,69
3. Лодзинская	536.589	16,93	627.741	20,29	595.804	12,85	772.829	16,55	769.755	16,49
4. М.-Казанск.	3.709.262	6,67	4.460 676	6,78	5.072.898	7,03	6.925.066	8,67	7.948.118	9,77
5. М.-К.-Ворон.	3.631.892	4,89	3.370.956	3,91	4.136.454	4,85	4.833.836	3,96	3.968.050	4,80
6. М.-Я.-Архан.	2.666.635	8,02	2.763.923	8, 0	2.990.428	8,56	4.407.613	4,61	4.905.569	7,65
7. М.-В.-Рыбин.	1.166.845	3,03	1.804.178	4,85	2.169.699	5,98	2.277.782	3,05	2.326.758	6.33
8. Р.-Уральск.	3.389.743	2,06	4.170.187	2,58	5.503.503	2,95	7.427.193	3,42	8.504.230	7,22
9. Юго-Восточ.	—	—	7.899.129	4,41	9.498.421	3,87	10.134.060	3,57	12.155.756	5,44

	1897 г.		1898 г.		1899 г.		1900 г.	
	Рубли	%	Рубли	%	Рубли	%	Рубли	%
1. В.-Вѣнская.	5.741.192	8,21	6.540.286	9,36	6.833.986	9,78	6.344.540	9,08
2. Владикавк.	6.231.978	4,58	5.804.726	4,24	7.602.576	5,35	11.017.536	5,45
3. Лодзинская.	929.351	19,87	893.388	19,14	920.697	19,72	802.167	17,17
4. М.-Казанск.	7.953.235	9,61	7.400.200	8,83	10.011.169	8,62	10.778.948	7,81
5. М.-К.-Ворон.	4.219.091	4,72	5.149.466	5,08	6.191.861	5,21	7.047.500	5,02
6. М.-Я.-Архан.	4.833.479	5,33	5.222.939	4,31	5.122.130	4,75	6.481.156	5,35
7. М.-В.-Рыбин.	2.158.306	6,39	2.393.330	4,52	2.592.609	6,68	3.768.914	5,38
8. Р.-Уральск.	6.421.603	4,21	5.567.720	2,45	6.837.980	2,68	8.569.476	2,72
9. Юго-Восточ.	12.616.120	4,98	11.908.215	3,66	11.218.675	3,78	13.374.118	3,74

Необходимо замѣтить, что этотъ чистый доходъ не даетъ достаточно-правильнаго представленія о выгодности эксплоатаціи частными обществами своихъ линій, ибо въ составъ доходовъ ихъ вклю-

чались также суммы отъ строительныхъ капиталовъ, предназначавшіяся для оплаты по займамъ для новыхъ строющихся дорогъ. Въ общемъ можно сказать, что до *трехъ* ежегодныхъ платежей по всѣмъ этимъ капиталамъ было перечислено въ чистый доходъ ж. д. обществъ. На эту же сумму изъ чистаго дохода было произведено и дополнительныхъ платежей по вновь реализованнымъ займамъ. Результаты частнаго хозяйства были не на всѣхъ дорогахъ одинаковы. На нѣкоторыхъ изъ нихъ (В.-Вѣнской, Лодзинской, М.-Казанской) чистая прибыль по отношенію къ строительнымъ капиталамъ была весьма велика, по другимъ едва-едва достаточна для покрытія обязательствъ (М.-Я.-Архангельская, Владикавказская, М.-К.-Воронежская, М.-В.-Рыбинская), по третьимъ (Р.-Уральской, Ю.-Вост.) даже не достаточная для покрытія и этихъ обязательствъ. Вообще же приведенныя цифры, выражающія собою результатъ эксплоатаціи дорогъ въ періодъ обостренной ж. д. горячки, въ періодъ ежегоднаго сооруженія казною и частными о-вами до 3000 верстъ новыхъ рельсовыхъ путей, сопровождающагося приливомъ иностранныхъ капиталовъ и оживленіемъ отечественной промышленности и торговли, не могутъ служить для надежныхъ выводовъ о той или иной степени успѣшности частнаго хозяйства на жел. дорогахъ. Отсюда тѣ крупныя ошибки, которыя были сдѣланы департаментомъ ж. д. дѣлъ м-ва ф-овъ и м-омъ пут. сообщенія при обсужденіи вопросовъ о созданіи той или иной сѣти рельсовыхъ путей подъ управленіемъ одного какого-нибудь общества,— объ отдачѣ въ аренду частнымъ о-вамъ казенныхъ линій, о сооруженіи той или иной линіи казною или частнымъ обществомъ, о доходности будущихъ или существующихъ дорогъ,—о ростѣ доходовъ ж. д. въ будущемъ, о выкупной рентѣ, слѣдуемой акціонерамъ и т. д.. Этими выводами слишкомъ торопились, дѣлали ихъ, не изучивъ надлежащимъ образомъ фактовъ, не имѣя даже этихъ фактовъ и создавая ихъ въ своемъ воображеніи. Совершенно упускали изъ виду, что искусственный ростъ нашей промышленности не можетъ вѣчно идти съ тою же быстротою, что возможна задержка этого роста, наступленіе такъ наз. кризисовъ и проч. А когда эти кризисы наступили на самомъ дѣлѣ, не хотѣли этому вѣрить, предпочитали видѣть дѣло въ розомъ свѣтѣ и вести ж. д. строительство все тѣмъ же ускореннымъ темпомъ, поддерживая неудавшіяся иллюзіи. Такъ, когда создавали о-во Рязанско-Уральской ж. д., ожидали отъ эксплоатаціи его дорогъ необыкновенныхъ барышей, разсчитывали покрыть имя убытки одной казенной (Козлово-Саратовской) линіи путемъ сдачи ея въ аренду, разсчитывали принять участіе въ этихъ барышахъ. Едва надежды эти начали вызывать сомнѣніе, немедленно же послѣдовало *расширеніе* предпріятія разрѣшеніемъ о-ву

строить новые пути, изъ коихъ одинъ (Московско-Павелецкій) считался доходнѣйшимъ, хотя это было замаскированной выдачей о-ву казенной субсидіи, ибо казна отъ новыхъ доходныхъ линій могла или непосредственно (построивъ ихъ) извлекать доходъ или посредствомъ о-ва М.-Казанской ж. д., бравшейся за то же сооруженіе. Когда же, несмотря на все это, о-во оказалось банкротомъ и не въ состояніи было выполнять своихъ обязательствъ, вмѣсто отобранія его въ казну, поднятъ былъ вопросъ о дарованіи ему новой концессіи на сооруженіе Астраханской линіи. То же было и съ о-вомъ М.-Яр.-Архангельской жел. д., которая расширилась прямо за счетъ казенной субсидіи (на сооруженіе Вологодско-Архангельской вѣтви), а когда вслѣдствіе мамонтовской растраты дѣла о-ва пошатнулись, немедленно поднятъ былъ вопросъ (и рѣшенъ былъ въ утвердительномъ смыслѣ) объ отдачѣ о-ву новыхъ концессій на сооруженіе Петербурго-Вятской, а затѣмъ и другихъ сѣверныхъ линій. Казенную субсидію выдали и о-ву М.-В.-Рыбинской ж. д., разрѣшивъ ему же пользоваться и земскими субсудіями, едва показалось, что дѣла о-ва могутъ пошатнуться отъ сооруженія новыхъ, желательныхъ для правительства линій. Сданныя казною въ аренду Донецкія линіи о-ву Ю.-Восточныхъ ж. д., что разсматривалось какъ операція чрезвычайно выгодная и для казны и для о-ва, сейчасъ же были взяты обратно, когда общество стало жаловаться на убыточность для себя этой аренды, и опять эта помощь о-ву маскировалась желаніемъ лучше обслуживать интересы нашей желѣзодѣлательной и каменноугольной промышленности. Когда зашла рѣчь о сооруженіи Черноморской линіи, которая могла оказатся для о-ва Владикавказской жел. дор. убыточной, правительство обязалось принять эти убытки на себя. Всюду, словомъ, видимъ явно выраженную тенденцію охранить интересы частныхъ ж. д. обществъ, оправдать новую политику—хотя бы и въ ущербъ казеннымъ интересамъ. Эта тенденція особенно проявилась по поводу окончательнаго краха двухъ о-въ: Рязанско-Уральской и М.-Я.-Архангельской ж. д.: когда произошелъ кракъ дервизовскихъ предпріятій, и акціи Р.-Уральской дороги перестали давать супердивидендъ, госуд. банкъ пріобрѣлъ цѣлую треть ихъ (2698 изъ 7825) по цѣнѣ болѣе, чѣмъ въ $1^1/_2$ раза выше нарицательной, именно по 1.500 р. за 100 р акцію, а когда несостоятельность о-ва М.-Я.-Арх. ж. д. была болѣе, чѣмъ очевидна, поспѣшили выкупить дорогу въ казну по разсчету 545 р. за акцію стоимостью въ 150 р. и правительствомъ не гарантированную... Не слѣдуетъ, конечно, преувеличивать ошибокъ м-ва ф-овъ. Казна въ сущности потеряла очень мало (если потеряла вообще) на хозяйствѣ частныхъ привеллигированныхъ обществъ, если, конечно,

ихъ дѣятельность разсматривать въ совокупности. Видно это изъ слѣдующихъ цифръ:

Желѣзныя дороги	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарант. и недоп. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда
	1893 г.		1894 г.		1895 г.		1896 г.		1897 г.	
	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	р.	руб.	руб.
1. В.-Вѣнск.	806.968	—	998.579	—	902.921	—	548.500	—	1.012.500	—
2. Владикавказская .	—	826.017	—	1.175.778	777.251	—	1.665.339	—	3.205	—
3. Лодзинск.	151.028	—	138.030	—	122.082	—	171.645	—	224.245	—
4. М.-Казанская . .	—	—	—	—	—	123.497	495.985	—	621.733	—
5. М.-К.-Воронежск.	—	—	—	—	—	—	—	—	117.500	—
6. М.-Я.-Архангел. .	266.465	—	346.744	—	537.237	—	572.176	—	513.913	—
7. М.-В.-Рыбинская .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8. Р.-Уральская . .	1.360.000	—	1.500.000	—	1.160.000	—	1.700.000	—	—	2.945.620
9. Юго-Восточная .	377.778	—	1.892.949	—	2.135.304	—	2.217.393	—	1.850.000	—
Итого .	2.962.239	826.017	4.876.302	1.175.778	5.634.795	123.497	7.371.038	—	4.343.096	2.945.620

Желѣзныя дороги	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда	Поступленія въ казну (аренда и доля прибыли)	Приплаты казны по гарантіи и недополуч. аренда
	1898 г.		1899 г.		1900 г.		1901 г.	
	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.	руб.
1. В.-Вѣнск.	1.337.546	—	1.468.750	—	963.699	—	739.855	—
2. Владикавказской. .	—	557.276	372.402	—	1.902.064	—	1.392.453	—
3. Лодзинск.	207.891	—	230.753	—	191.229	—	309.665	—
4. М.-Казанской. . .	237.822	—	1.114.811	—	1.065.486	—	—	—
5. М.-К.-Воронежск.	135.000	—	135.000	—	135.000	—	378.016	—
6. М.-Я.-Архангел. .	28.280	1.000.000	259.073	1.000.000	1.055.290	1.000.000	236.004	900.000
7. М.-В.-Рыбинская .	—	—	—	—	233.031	—	—	—
8. Р.-Уральская. . .	-	4.237.407	—	3.676.339	—	4.919.582	—	9.708.616
9. Юго-Восточная .	1.850.000	—	939.227	860.773	1.850.000		850.000	2.628.467
Итого .	3.796.539	5.794.683	4.520.016	5.537.112	7.405.799	5.919.582	3.905.993	13.237.083

Итого получено было казною 45.245.800 р., а уплачено 35.559.372 р.
Но надо принять во вниманіе, что въ числѣ поступленій — 20.416.727 р.

арендной платы за казенныя дороги, по которымъ казна въ общемъ платила сама гораздо больше, чѣмъ получала отъ частныхъ обществъ по арендѣ. Хуже же всего, что въ послѣднее пятилѣтіе изъ году въ годъ приплаты казны и недополучка по арендѣ стали возрастать,— признакъ весьма тревожный, заставившій въ росписи 1902 г. приплаты по гарант. исчислить въ суммѣ свыше 6 мил. р., а на 1903 г. свыше 16 мил. р.

При всемъ томъ, какъ видимъ, результаты сравнительно довольно благопріятные, хотя и не соотвѣтствующіе нисколько разсчетамъ м-ва ф-овъ. Безусловно плохо обстоитъ дѣло только съ Рязанско-Уральской дорогой, выкупъ которой поэтому поставленъ уже на очередь.

Чѣмъ же руководствовалось м-во ф-овъ, создавая новую частную ж. д. сѣть въ 12½ тыс. верстъ рельсовыхъ путей, когда вопросъ о преимуществахъ казеннаго ж. д. хозяйства передъ частнымъ былъ давно и окончательно рѣшенъ?

Прежде всего м-во интересовалось возможно быстрымъ увеличеніемъ русской ж. д. сѣти, независимо отъ того, какимъ способомъ это будетъ достигнуто. Увлеченіе въ этомъ направленіи напоминаетъ то увлеченіе, которое охватило наши правительственные круги послѣ крымской войны и было особенно интенсивно до середины 1870-ыхъ годовъ. Тогда готовы были на всякія жертвы, на всевозможные перерасходы, на настоящую кабалу у иностранныхъ капиталистовъ, лишь бы создать необходимую ж. д. сѣть. Ничто другое не могло такъ поднять экономическое благосостояніе Россіи, какъ именно жел. дороги,—думали тогда въ нашемъ финансовомъ вѣдомствѣ. Но переживаніе идей повторилось и въ новѣйшее время. Ни народное образованіе, ни юридическое положеніе населенія, ни поднятіе уровня техники сельскаго хозяйства, ни хорошая организація кредита, ни правильная постановка податного дѣла, ни какія-либо другія соціальныя или экономическія реформы не занимали такъ новаго м-ра ф-овъ, какъ мысль о томъ, чтобы сдѣлать Россію возможно болѣе проѣзжей, при чемъ заботились не столько о созданіи дорогъ вообще, сколько о сооруженіи именно *рельсовыхъ* путей, хотя бы даже упрощеннаго типа и узкоколейныхъ. Такая односторонняя постановка вопроса о поднятіи экономическаго благосостоянія населенія, быть можетъ, объяснялась тѣмъ, что м-ръ ф-овъ самъ былъ нѣкогда именно ж. д. дѣятелемъ и въ этой области впервые сдѣлалъ себѣ карьеру, но на такой путь м-ра ф-овъ толкала и относительная легкость рѣшенія всѣхъ представлявшихся ему труднѣйшихъ экономически-финансовыхъ задачъ—путемъ усиленнаго ж. д. строительства. Въ самомъ дѣлѣ: постепенный подъемъ

благосостоянія населенія создать весьма нелегко, нужны сложныя работы, часто требующія содѣйствія другихъ вѣдомствъ, не всегда сочувствующихъ этимъ работамъ. Да и результатъ такихъ работъ не всегда нагляденъ, ясенъ, въ нихъ нѣтъ внѣшняго блеску. Строить же ж. дороги легко и просто, особенно за счетъ занятыхъ заграницей капиталовъ, зависитъ почти исключительно отъ финансоваго вѣдомства. Постройка дорогъ оживляетъ мѣстности, гдѣ онѣ проходятъ, обогащаетъ всѣхъ, кто съ этой постройкой соприкасается (хорошій случай «порадѣть родному человѣчку»), создаетъ рядъ новыхъ промышленныхъ предпріятій, въ томъ числѣ крупные «металлургическіе» заводы, питающіе съ своей стороны каменноугольныя предпріятія, повышаетъ заработки и мѣстнаго, и работающаго для созданія желѣзнодорожныхъ принадлежностей населенія. Отсюда растутъ госуд. доходы, съ выгодою для государства сводится разсчетный балансъ, финансы страны процвѣтаютъ и растетъ національное богатство. Результаты этой политики вполнѣ осязаемы, надежны, и о нихъ можно говорить съ полною опредѣленностью. Удивительно ли поэтому, что этотъ простѣйшій и легчайшій путь подъема благосостоянія населенія всегда встрѣчаетъ въ финансовомъ вѣдомствѣ горячихъ сторонниковъ? Охлажденіе присходитъ только тогда, когда вновь построенныя жел. дороги начинаютъ приносить госуд. казначейству убытки и убытки эти доходятъ до крупныхъ цифръ. Такъ было у насъ въ эпоху, послѣдовавшую за ж. д. увлеченіями 60-хъ 70-хъ годовъ прошлаго столѣтія. Отсюда 80-ые года прошли въ заботахъ о приведеніи въ порядокъ сдѣланнаго прежде, объ исправленіи старыхъ ошибокъ, и тогдашніе м-ры финансовъ (Грейгъ, Абаза, Бунге, Вышнеградскій) не были сторонниками усиленной постройки новыхъ дорогъ: обезвредить бы только старыя, уже построенныя! Но едва дѣло было направлено на хорошій путь—казеннаго хозяйства и правительственнаго твердаго надзора за хозяйствомъ частнымъ, снова начинается ж. д. горячка. Снова на сцену выступаетъ горестная для насъ статистика о томъ, сколько у насъ на милліонъ жителей и на 1000 кв. верстъ территоріи приходится верстъ ж. д. и сколько въ Западной Европѣ и Америкѣ и соображеніе, что, если мы хотимъ вести на равныхъ правахъ съ другими культурными народами международный обмѣнъ, то должны поставить свои пути сообщенія на ту же высоту, на которой они находятся въ культурныхъ странахъ. То обстоятельство, что для конкурированія вообще съ культурными народами на равныхъ правахъ нужны не одни только усовершенствованные пути сообщенія, а и многое другое, обыкновенно замалчивается... Но если придавать ж. дорогамъ столь первенствующее значеніе въ дѣлѣ развитія народнаго благосостоянія,

естественно заботиться о возможно быстромъ сооруженіи ихъ всюду, гдѣ представляется возможность, *при условіи безубыточности ихъ эксплоатаціи для госуд. казначейства.* На такихъ именно условіяхъ предлагали м-ву ф-овъ свои услуги частныя ж. д. общества, обѣщая своими уже имѣющимися крупными доходами отъ старыхъ ж. д. линій покрыть возможные убытки новыхъ линій, если будетъ отсроченъ выкупъ въ казну этихъ старыхъ линій. Ясно, какъ были заманчивы подобныя предложенія, если вспомнить, что и Бунге и Вышнеградскій отказывались отъ постройки новыхъ линій, именно боясь возможныхъ отъ нихъ убытковъ. Конечно, можно было бы старыя доходныя линіи выкупить въ казну и затѣмъ уже казеннымъ распоряженіемъ сооружать новые пути, покрывая ихъ убытки барышами выкупленныхъ линій. Но выкупить эти линіи можно было бы только по разсчету наибольшихъ доходовъ въ послѣдніе передъ выкупомъ годы, и сказанные барыши могли явиться слѣдствіемъ только *будущаго* дальнѣйшаго роста доходовъ выкупленныхъ линій, а не доходовъ уже существующихъ. Между тѣмъ частныя общества какъ бы соглашались поступиться частью уже существующихъ доходовъ, соорудивъ новыя линіи. Кромѣ того правительство, занятое постройкой Сибирской и другихъ дорогъ, приведеніемъ въ порядокъ выкупленныхъ линій и организаціей хозяйства на линіяхъ вновь выкупаемыхъ, считало для себя совершенно невозможнымъ взяться за сооруженіе тѣхъ линій, которыя соорудить предлагали частныя общества. Вотъ первая и важнѣйшая причина разрѣшенія усиленной постройки новыхъ дорогъ частнымъ обществамъ. М-во ф-овъ соблюдало несомнѣнно при этомъ извѣстную осторожность: разрѣшалось сооруженіе только тѣмъ о-вамъ, которыя казались вполнѣ надежными, условія постройки и строительный капиталъ опредѣлялись правительствомъ, выговаривалось для казны право на участіе въ чистомъ доходѣ о-ва за извѣстными отчисленіями, давалось право на сооруженіе только такихъ дорогъ, которыя вмѣстѣ съ существующими могли создать сѣть, имѣющую самостоятельное значеніе и могущую при централизаціи ея управленія окупить своими доходами оплату процентовъ и погашенія строительныхъ капиталовъ.

Второю причиною предпочтенія во многихъ случаяхъ частнаго строительства той или другой линіи всегда выставлялось неимѣніе для этого у госуд. казначейства средствъ, которыхъ оно не можетъ будто бы пріобрѣсти даже займами, тогда какъ частныя о-ва легко эти средства изыщутъ. На несостоятельность этого соображенія мы уже указывали, ибо ни одной копейки частныя о-ва не собрали путемъ своего собственнаго кредита (кромѣ о-ва Варшавско-Вѣнской ж. д.), но всѣ средства для своей строительной дѣятельности полу-

чили отъ госуд. займовъ, выпущенныхъ подъ именемъ облигаціонныхъ гарантиров. правительсвомъ займовъ той или иной отдѣльной дороги. Значительная часть этихъ займовъ была реализована даже просто путемъ помѣщенія въ фондъ сберегательныхъ госуд. кассъ, т. е. просто взята была правительствомъ, а не размѣщена на открытомъ денежномъ рынкѣ. Въ 1860-хъ годахъ размѣщеніе гарантированныхъ займовъ производилось самими частными обществами, по ихъ усмотрѣнію (правда неудачно), теперь и эта забота съ нихъ была снята (что, конечно, составляло шагъ впередъ, но является вопросъ, какую же роль играли частныя о-ва при пріобрѣтеніи ими средствъ для постройки ж. дорогъ?). Серьезнѣе было соображеніе, что *заграничные* капиталисты [1]) не даютъ денегъ для постройки дорогъ казною, не вѣря, что деньги пойдутъ для этой, а не для другихъ какихъ-либо цѣлей, но охотно соглашаются дать деньги въ распоряженіе частныхъ обществъ, но это не вяжется съ постоянными увѣреніями м-ва ф-овъ (даже въ секретныхъ докладахъ комитету финасовъ), что нашъ государст. кредитъ находится на надлежащемъ уровнѣ.

Третьей причиной предпочтенія частнаго строительства передъ казеннымъ было желаніе поддержать у насъ частную предпріимчивость, вообще очень неразвитую, оказать поддержку тѣмъ частнымъ лицамъ, которыя умѣли организовать выгодныя предпріятія и хорошо руководить ими, не прибѣгая къ казенной помощи въ то время, какъ другія лица въ совершенно аналогичныхъ предпріятіяхъ приводили къ раззоренію и лицъ, ввѣрившихъ имъ свои капиталы, и казну, гарантировавшую доходы этихъ предпріятій. Отобрать въ казну съ наступленіемъ на это права посредствомъ выкупа ж. дороги такихъ частныхъ обществъ казалось крайне несправедливымъ и нежелательнымъ отказаться отъ ихъ услугъ въ будущемъ. Конечно, м-ръ ф-овъ хорошо зналъ всѣ выгоды казеннаго ж. д. хозяйства вообще, но въ частности онъ могъ сомнѣваться въ способности нашего министерства путей сообщенія сразу организовать наилучшимъ образомъ это хозяйство, а, главное, вести его по пути къ прогрессу.

---

[1]) За заграничными капиталами положительно гонялись (въ виду невыгоднаго для насъ баланса), хотя бы предложенія заграничныхъ капиталистовъ были прямо фантастичны и грозили казнѣ въ будущемъ огромными убытками. Стоитъ вспомнить знаменитые проэкты Балинскаго и Вернера о сооруженіи Петербургскаго метрополитета стоимостью почти въ 200 мил. руб., такого же Московскаго метрополитета воздушной дороги между Москвой и Петербургомъ, морского канала между Балтійскимъ и Чернымъ морями, соединительнаго канала между Каспійскимъ и Чернымъ морями и т. д. Всѣ эти нелѣпые, неразработанные и дѣтски обоснованные проэкты принимались и разсматривались вполнѣ серьезно потому только, что на осуществленіе предпріятій обѣщались иностранные капиталы (правда за счетъ казенной гарантіи) Одинъ проэктъ (болѣе серьезный) объ эксплоатаціи днѣпровскихъ пороговъ едва не былъ приведенъ въ исполненіе, несмотря на очевидную его для насъ невыгодность.

Казалось, что частныя общества могли бы принести извѣстную пользу и казенному ж. д. хозяйству, вводя на своихъ дорогахъ разныя техническія улучшенія и тѣмъ способствуя соревнованію и со стороны казеннаго желѣзнодорожнаго управленія.

Наконецъ м-во ф-овъ могло желать установленія болѣе выгодныхъ условій выкупа въ казну дорогъ частныхъ о-въ, чѣмъ тѣ, которыя были опредѣлены въ ихъ первоначальныхъ уставахъ. Уже Бунге и Вышнеградскій начали постепенно вступать съ частными обществами въ особыя соглашенія, которыми за ту или другую льготу казна выговаривала въ свою пользу нѣкоторыя преимущества на счетъ выкупа. Витте возвелъ эти соглашенія въ систему. При наступленіи срока выкупа дороги обыкновенно частныя общества хлопотали объ отсрочкѣ, и отсрочка давалась приблизительно лѣтъ на 10—12 (обыкновенно до 1905 г. или ближайшихъ къ нему г.г.) съ тѣмъ, что взамѣнъ этого о-во бралось соорудить своимъ распоряженіемъ новую линію, которая должна была нѣсколько пріостановить ростъ доходовъ акціонеровъ отъ прежнихъ дорогъ, а, можетъ быть, первоначально уменьшить уже получавшійся доходъ, и, кромѣ того, за фиксированіемъ дивиденда обыкновенно на очень высокомъ уровнѣ (сообразно съ дѣйствительнымъ дивидендомъ послѣднихъ передъ соглашеніемъ лѣтъ), а иногда выше таковаго, была бы уступлена нѣкоторая часть доходовъ о-ва, превышающихъ этотъ фиксированный дивидендъ—казнѣ ($^1/_3$, $^1/_2$, $^2/_3$, $^4/_5$, $^5/_6$, весь цѣликомъ). Но неизмѣнно включалось и еще одно условіе: если выкупъ происходилъ до 1915 г. (или другого близъ него), то разсчетъ долженъ былъ производиться не на основаніи доходовъ о-ва въ годы передъ дѣйствительнымъ выкупомъ, а на основаніи доходовъ *старыхъ* дорогъ о-ва передъ заключеніемъ новаго соглашенія объ отсрочкѣ выкупа, другими словами давался достаточно длинный срокъ для того, чтобы новыя дороги стали давать доходы, вполнѣ достаточные для покрытія лежащихъ на нихъ обязательствъ, и акціонеры могли бы получить при выкупѣ въ 1915 г. не меньше того, что могли бы получить двадцать лѣтъ назадъ. Словомъ, частныя общества обезпечивались отъ всякихъ случайностей. Могло только (и произошло на самомъ дѣлѣ съ нѣкоторыми обществами) случиться, что доходы отъ новыхъ линій окажутся столь незначительными, что потребуютъ для оплаты своихъ строительныхъ капиталовъ отчисленія изъ доходовъ отъ прежнихъ дорогъ, супердивидендъ для гарантированныхъ акцій и дивидендъ для негарантированныхъ упадетъ или вовсе исчезнетъ, и цѣна акцій сильно понизится, правительство же къ досрочному выкупу дорогъ не приступитъ. Тогда оказалось бы, что «соглашенія» выгодны для госуд. казначейства, а не для частныхъ об-

ществъ, тогда пришлось бы идти на компромиссы съ правительствомъ, просить о выкупѣ досрочномъ и уступить акціи по ихъ нормальной (невздутой) оцѣнкѣ. Исторія пріобрѣтенія въ казну М.-Я.-Арх. ж. д. и акцій Р. Уральской ж. д. показала однако, что акціонерамъ особенно безпокоиться нечего, ибо ихъ интересы охраняются финансовымъ вѣдомствомъ еще лучше казенныхъ.

Новая система далеко не оправдала возлагавшихся на нее правительствомъ надеждъ. Правда, ж. д. сѣть возросла, но вѣдь важно не только, возрасла ли сѣть, но дорого ли она обошлась, хорошо ли построена, удачно ли эксплоатируется, снабжена ли достаточнымъ подвижнымъ составомъ, удовлетворяетъ ли предъявленнымъ къ ней требованіямъ. Вѣдь частными обществами было выпущено займовъ на *милліардъ рублей*, сумма не малая, хотябы она была и разсрочена на 10 лѣтъ. При нашей бѣдности мы должны былибы соблюдать величайшую экономію и хлопотать, чтобы ни одинъ рубль не былъ израсходованъ непроизводительно. Неудача всякаго предпріятія чаще всего зависитъ отъ того, что на немъ числится затраченнымъ капиталъ значительно большій, нежели затраченный на самомъ дѣлѣ, и надо вырабатывать доходъ для оплаты не дѣйствительно-вложеннаго въ дѣло, а мнимаго капитала. Такъ было, напр., съ французскими и нашими ж. дорогами, которыя вырабатываютъ отличный доходъ, болѣе чѣмъ достаточный на оплату *дѣйствительнаго* ихъ строительнаго капитала, но совершенно ничтожный для оплаты *числящихся* затратъ, на самомъ дѣлѣ разошедшихся по карманамъ разныхъ спеціалистовъ. Такъ,—и съ большинствомъ нашихъ, претерпѣвающихъ «кризисъ», промышленныхъ предпріятій. Правда, мы уже многому научились, знаемъ цѣну сооруженія ж. д. и снабженія ихъ подвижнымъ составомъ, у насъ уже есть свои заводы, могущіе дать все, что необходимо для сооруженія и оборудованія ж. дорогъ. *Прежнія* злоупотребленія не были возможны при новой системѣ, но вовсе злоупотребленій (и очень крупныхъ) не избѣжали и при новой ж. д. горячкѣ. Проэкты сооруженія новыхъ путей, расцѣночныя вѣдомости и т. д. составлялись частными обществами, вносились на обсужденіе м. п. сообщенія, провѣрялись и утверждались въ законодательномъ порядкѣ, при чемъ строительные капиталы новыхъ линій сильно урѣзывались иногда правительствомъ сравнительно съ предположеніями частныхъ обществъ. Но это и все. Цѣна за версту дороги оставалась все же очень высокой (въ общемъ, мы какъ видѣли, онъ превышалъ 74 тысячи рублей на версту весьма неважной постройки), иначе частныя общества не соглашались на постройку, часто интересуясь болѣе возможными при этой постройкѣ хищеніями, чѣмъ будущими дохо-

дами акціонеровъ, правительственный надзоръ за строительными операціями касался только *технической* стороны дѣла, надзоръ же за хозяйственною стороной ограничивался только сказаннымъ разсмотрѣніемъ расцѣночныхъ вѣдомостей. Но даже и здѣсь нерѣдко расц. вѣдомости представлялись на разсмотрѣніе правительства слишкомъ поздно послѣ заключенія контрактовъ и даже по исполненіи работъ и поставокъ. Такъ: о-во М.-В.-Рыбинской ж. д. приступило къ работамъ на линіи Москва-Крейцбургъ до утвержденія правительствомъ направленія линіи, отчего часть произведенныхъ работъ (въ виду измѣненія этого направленія) оказалась ненужною и былъ произведенъ непроизводительный расходъ въ суммѣ 116.000 р.; при разсмотрѣніи расцѣночной вѣдомости по сооруженію о-вомъ Р.-Уральской ж. д. линіи Москва-Павелецъ правительственная коммиссія признала необходимымъ въ соотвѣтствіе съ существующими въ районѣ сооружаемой линіи цѣнами сократить предположенные строителями въ этой вѣдомости расходы *свыше, чѣмъ на 2 мил. руб.*, но эти требованія исполнены не были, такъ какъ большая часть работъ *произведена была строителями раньше, чѣмъ эта вѣдомость поступила на разсмотрѣніе правительства.* На Вологодско-Архангельской линіи работы производились черезъ подставныхъ подрядчиковъ и были оплачены по цѣнамъ, значительно превышавшимъ договоренныя съ дѣйствительными исполнителями работъ. Отсюда неудивительно, что противъ расцѣночныхъ вѣдомостей перерасходъ зачастую превышалъ 50% (напр. Царицынско-Тихорѣцкой линіи). Вообще постройки не были подчинены контрольному надзору, и въ государствен-номъ контролѣ не имѣлось свѣдѣній о степени успѣшности работъ и о правильности и хозяйственности произведенныхъ расходовъ. Разцѣночныя вѣдомости неизмѣнно, не смотря на всѣ настоянія госуд. контроля, представлялись по многимъ постройкамъ на разсмотрѣніе и утвержденіе правительства несвоевременно, иногда по заключеніи уже договоровъ съ поставщиками и подрядчиками и по исполненіи значительной части работъ, когда производить какія либо сокращенія по расходамъ фактически представлялось уже невозможнымъ. Отсюда представленіе расцѣноч. вѣдомостей на постройку линій Ярославль-Рыбинскъ и Нерехта-Середа—уже послѣ открытія на нихъ движенія, такъ что контролю осталось только констатировать превышеніе расходовъ по этимъ линіямъ противъ разрѣшенной предѣльной ихъ стоимости—на *пять* мил. руб. Съ опозданіемъ представлены были и вѣдомости по сооруженію линіи Кіевъ-Полтава такимъ солиднымъ о-вомъ, какъ о-во М.-К.-Воронежской ж. д.... О прямыхъ растратахъ, въ родѣ мамонтовской, и говорить, конечно, нечего. Можно себѣ представить, сколько при та-

кихъ ненормальныхъ условіяхъ было расхищено строительныхъ капиталовъ! Государственный контролеръ, изъ всепод. отчетовъ котораго за 1899—1900 г. [1]) мы беремъ эти свѣдѣнія, совершенно справедливо указывалъ, что «и при своевременномъ составленіи расцѣночныхъ вѣдомостей одно разсмотрѣніе и утвержденіе ихъ правительствомъ, не можетъ еще дать полной увѣренности, что гарантированные казною строительные капиталы расходуются распорядителями всегда правильно и хозяйственно. Нельзя ожидать реальной пользы и отъ послѣдующей повѣрки отчетовъ акціонерныхъ обществъ по строительнымъ операціямъ, освобожденнымъ отъ контрольнаго надзора. Ж. д. общества, свободныя въ своихъ строительныхъ операціяхъ отъ контрольнаго надзора, не обязаны въ счетоводствѣ своемъ руководиться соображеніями послѣдующей ревизіи со стороны правительства и вести свою отчетность въ извѣстной формѣ и въ соотвѣтствующемъ порядкѣ. При такихъ условіяхъ повѣрка этихъ отчетовъ по существу, въ порядкѣ послѣдующей ревизіи, когда строительныя работы закончены и капиталы уже израсходованы, представляется крайне затруднительной и притомъ безплодной». Единственнымъ средствомъ поставить акціонерное ж. д. строительство въ условія, дѣйствительно обезпечивающія интересы казны и акціонеровъ, является подчиненіе этого строительства фактическому контрольному надзору, *какъ многократно выяснялось госуд. контролемъ* (увы, безъ всякаго результата!). Только 8 апрѣля 1901 г. при обсужденіи вопроса о выпускѣ о-вомъ Р.-Уральской ж. д. новаго облигаціоннаго капитала для покрытія перерасходовъ по его постройкамъ было постановлено Выс. утв. положеніемъ Соед. Присутствія предоставить государ. контролеру по соглашенію съ м-ами финансовъ и путей сообщ. входить въ Соед. Присутствіе о подчиненіи надзору госуд. контроля всѣхъ операцій ж. д. обществъ по сооруженію новыхъ линій и вѣтвей за счетъ гарантированныхъ капиталовъ. Въ силу этого уже постройка новыхъ дорогъ: Дно-Петербургъ, Варшава-Калишъ и Лодзь-Колюшки были подчинены непосредственному фактическому надзору госуд. контроля [2]).

Трудно, конечно, представить точныя цифры всѣхъ перерасходовъ, произведенныхъ при постройкѣ дорогъ частными обществами, надо только удивляться, что, кромѣ Мамонтова и К°, никто не попалъ подъ судъ за свои противозаконныя дѣйствія, а еще болѣе, что всѣмъ этимъ строителямъ продолжало оказываться полное довѣріе и поручаться сооруженіе все новыхъ и новыхъ линій. Но,

---

[1]) По вопросу о частныхъ ж. д. обществахъ и объ обсужденіи его въ Соед Присутствіи см. Наша ж. д. политика по дѣламъ к-та м-вовъ, т. IV стр. 4—30.

[2]) Стр. 113—117 за 1899 г. и стр. 120 за 1900 г.

помимо прямыхъ и косвенныхъ злоупотребленій, кромѣ преувеличенныхъ расцѣнокъ (bona et mala fide), удоражала постройку дорогъ чрезвычайная ея спѣшность и желаніе попутно создать у насъ крупную металлургическую промышленность. Спѣшность вела къ многочисленнымъ ошибкамъ при выборѣ наилучшаго направленія дорогъ, приходилось преодолѣвать такія техническія трудности, которыхъ легко было бы при большей осмотрительности избѣжать. Спѣшность вела къ переплатамъ на строительныхъ матеріалахъ, на рабочихъ рукахъ, особенно много лишнихъ денегъ перепадало въ руки такъ наз. *опытныхъ* строителей, которыхъ всегда и вездѣ, конечно, не очень много и которыхъ одно общество переманывало у другого. Спѣшность отразилась и на качествѣ построекъ: онѣ были большею частью не вполнѣ окончены, сооружены крайне плохо, приходилось мириться съ самыми невозможными (такъ наз. упрощенными) способами постройки, узкоколейные пути предпочитать ширококолейнымъ, класть легковѣсные рельсы, пользоваться сосновыми и еловыми шпалами, пускать въ дѣло и старые рельсы и скрѣпленія, допускать предѣльные уклоны и закругленія, при которыхъ немыслимо скорое и безопасное движеніе поѣздовъ, ограничиваться сооруженіемъ какихъ то временныхъ бараковъ вмѣсто станцій, считать платформы излишнею роскошью, на станціяхъ не имѣть крытыхъ помѣщеній для склада грузовъ и т. д. и т. д. Подвижной составъ пріобрѣтался въ совершенно ничтожномъ количествѣ, часто на новыя дороги переводился старый подвижной составъ, пришедшій уже почти въ полную негодность—съ прежнихъ благоустроенныхъ линій, правильное и усиленное движеніе поѣздовъ дѣлалось невозможнымъ,—отсюда непрерывныя нападки на залежи грузовъ, на запаздванія пассажирскихъ поѣздовъ. Для удешевленія расходовъ эксплоатаціи служебный персоналъ приглашался на новыя дороги поплоше, подешевле, поражалъ своимъ неряшливымъ (вслѣдствіе бѣдности) и нерасторопнымъ видомъ. Удобства публики, пользующейся новыми дорогами, совершенно отходили на задній планъ,—на первомъ была всевозможная экономія (въ карманъ строителей) при сооруженіи дорогъ и не менѣе усердная экономія при эксплоатаціи для увеличенія дивиденда акціонеровъ. Словомъ, картина получается далеко не отрадная. Правда мы получили около 12.500 верстъ ж. дорогъ, но не въ томъ видѣ и не за ту цѣну, въ какомъ и за какую могли бы ихъ получить при большей осмотрительности и при меньшей торопливости. Торопясь создать новую ж. д. сѣть, мы естественно, не желали на свой счетъ способствовать развитію иностранной индустріи. Естественно поэтому стремленіе усилить производство уже существующихъ у насъ рельсопро-

катныхъ, паровозо-и вагоно-строительныхъ заводовъ и создать новые. Постепенно это было сдѣлать легко, но создать все быстро можно было только посредствомъ экстренныхъ мѣръ. Этими мѣрами были крупные заказы ж. дорогъ по цѣнамъ, *значительно* превышающимъ рыночныя. Давались заказы на сотни паравозовъ, на сотни тысячъ и даже милліоны пудовъ рельсовъ по такимъ цѣнамъ, что выгодно было для исполненія одного заказа перевести изъ-за границы или построить въ Россіи цѣлый заводъ. Этимъ путемъ съ одной стороны создали чрезвычайную дороговизну желѣзныхъ дорогъ, съ другой стороны раздражили аппетиты заграничныхъ капиталистовъ, бросившихся наперерывъ устраивать въ Россіи «металлургическіе» заводы съ такимъ производствомъ, которое было разсчитано на несуществующій у насъ сбытъ. За металлургическими естественно послѣдовали каменноугольныя предпріятія,—и въ результатѣ перепроизводство, «кризисъ», нападки на русское правительство, «заманившее и надувшее невинныхъ капиталистовъ, довѣрившихъ свои сбереженія русскимъ предпріятіямъ» и т. д.. Но этого мало. Частныя общества построили желѣзныя дороги очень дорого и очень плохо, еще хуже ихъ эксплоатировали, причиняли казнѣ убытки, не оправдали возможныхъ на нихъ надеждъ,—все это такъ. Однако нельзя поручиться, чтобы и казеннымъ распоряженіемъ мы достигли бы лучшихъ результатовъ. Сейчасъ мы увидимъ, что казенное жел. д. строительство велось немногимъ лучше и не дешевле частнаго, что казна еще болѣе поощряла металлургическіе заводы въ ущербъ своимъ собственнымъ интересамъ, что не важно велась и эксплоатація новыхъ казенныхъ линій. Неизвѣстно еще, выиграли бы мы отъ того, что за постройку новой огромной сѣти взялась бы казна вмѣсто частныхъ обществъ, когда правительство прямо объявляло себя въ этомъ дѣлѣ несостоятельнымъ. Очень можетъ быть, что тогда новая сѣть и вовсе не была-бы выстроена, а въ нуждѣ нашей въ выстроенныхъ дорогахъ (по крайней мѣрѣ въ большинствѣ изъ нихъ) не можетъ быть сомнѣній. Значитъ м-во ф-овъ, проводя въ жизнь свою политику, отчасти было право. Представлялась дилемма: быть новымъ дорогамъ съ помощью частныхъ обществъ или не быть вовсе, такъ что съ этой еще стороны нельзя безусловно возражать противъ «системы». Но возможны возраженія вотъ еще съ какой стороны. Обращаясь къ услугамъ частныхъ обществъ или принимая отъ нихъ услуги, правительство лишало себя иниціативы въ дѣлѣ развитія жел. д. сѣти. Правда дѣло въ значительной степени улучшалось, благодаря энергіи коммисіи о новыхъ дорогахъ въ д-тѣ ж. д. дѣлъ министерства финансовъ и личному умѣнію м-ра ф-овъ заинтересовать то или иное общество въ дѣлѣ проведенія желательной по

какимъ-либо соображеніемъ правительству линіи, но все же это не замѣняло созданія ж. д. сѣти по опредѣленному плану въ извѣстномъ порядкѣ, соображаясь съ истинными народными и государственными интересами, которые далеко не всегда совпадали съ интересами частныхъ обществъ. Конечно, разрѣшались къ постройкѣ только такія линіи, сооруженіе которыхъ было вообще желательно правительству, о которыхъ хлопатали мѣстные органы самоуправленія и правительственной власти, при томъ по тщательномъ обсужденіи ихъ направленія и техническихъ условій сооруженія. Но все же, если и нужна была другая болѣе необходимая и полезная линія, построить ее частное общество не бралось и предлагало соорудить другую линію, тоже полезную, но безъ которой можно было бы обойтись, ибо существовала, напр., паралельная казенная, приходилось соглашаться съ обществомъ и давать ему концессію именно на эту послѣднюю линію, хотябы доходы такой линіи обусловливались именно уменьшеніемъ доходовъ паралельной казенной. Разумѣется, бывало и такъ, что приблизительный планъ новой линіи намѣчался правительствомъ, а затѣмъ уже обществамъ предлагалось, не возьмутъ они ли на себя ея постройки, но такой порядокъ являлся уже исключеніемъ, да и здѣсь детали направленія все же были въ рукахъ частнаго предпринимателя. Часто, когда въ печати или коммисіи о новыхъ дорогахъ или соед. присутствіи комитета м-овъ и д-та госуд. экономіи возражали противъ постройки какой-либо новой линіи, указывая на большую желательность какой-либо другой, м-во ф-овъ неизмѣнно выставляло всегда имѣвшій успѣхъ аргументъ, что нѣтъ никакихъ *реальныхъ* предложеній о постройкѣ такихъ *лучшихъ* линій, и надо брать, что предлагаютъ, особенно если нѣтъ риска для казны въ этомъ предложеніи. Но рискъ обыкновенно въ томъ-то и заключался, что предлагались къ сооруженію большею частью линіи, паралельныя наиболѣе доходнымъ казеннымъ, которыя по открытіи частныхъ линій теряли иногда очень значительную часть своихъ доходовъ [1]). На это обстоятельство неоднократно обращалъ вниманіе г. контроль [2]), настаивая на необходимости сооруженія такихъ линій распоряженіемъ казны, если уже въ нихъ встрѣчается надобность.

Что касается до ссылки м-ва ф-овъ на невозможность для казны добыть средства путемъ займовъ въ цѣляхъ сооруженія новыхъ путей и легкость этой добычи для частныхъ обществъ, то мы уже

---

[1]) Такъ произошло, напр., съ доходнѣйшей М.-Курской ж. д. послѣ сооруженія М.-Брянской линіи о-вомъ М.-К.-Воронежской ж. д. и М.-Павелецкой и Смоленско-Данковской о-вомъ Р.-Урал. ж. д.

[2]) Всепод. докл. на 1899 и 1900 г.г. (стр. 126—127).

указывали на ея несостоятельность. Однако, по скольку дѣло идетъ собственно о *заграничныхъ* займахъ, доля извѣстной основательности въ соображеніяхъ м-ва ф-овъ есть. Мы указывали уже въ другомъ мѣстѣ [1]), что разсчетный балансъ съ 1892 г. неизмѣнно склонялся не въ нашу пользу, и что покрываться мы были должны все новыми и новыми займами, и такъ какъ финансы наши въ то же время процвѣтали, давая огромные избытки госуд. доходовъ надъ расходами, то неизбѣжными становились именно *займы желѣзнодорожные*. Обстоятельства прямо толкали м-во ф-овъ на заключеніе этихъ займовъ, но чтобы болѣе замаскировать ихъ необходимость для государства, прибѣгли къ частнымъ обществамъ: хотѣли *наглядно* доказать европейскимъ капиталистамъ, что занятыя суммы получатъ производительное помѣщеніе, если угодно даже подъ контролемъ этихъ самыхъ капиталистовъ, буде они пожелаютъ пріобрѣсти и акціи занимающихъ деньги частныхъ ж.-дор. обществъ. Пріятнѣе всего для м-ва ф-овъ было то обстоятельство, что на ряду съ приливомъ иностранныхъ капиталовъ въ наше ж. д. строительство шелъ приливъ ихъ и въ нашу промышленность, обслуживающую это строительство, это облегчало переносить тяжелое наше положеніе, обусловленное сплошными изъ году въ годъ неурожаями и другими болѣе второстепенными причинами, создавало иллюзію блестящаго экономическаго развитія страны и позволяло окончить накопленіе золотого инветаря, необходимаго въ цѣляхъ вводившагося золотого денежнаго обращенія. Конечно, результаты были бы одинаковы и при казенномъ строительствѣ ж. д. (казна одновременно строила этихъ дорогъ еще болѣе, чѣмъ частныя о-ва), а тѣмъ болѣе при заграничныхъ займахъ непосредственно отъ имени правительства, но мы въ интересахъ безпристрастія, хотимъ только лишній разъ показать, что и для иллюзій у м-ва ф-овъ были свои и дов. серьезныя основанія, была ошибка съ нашей точки зрѣнія, и, можетъ быть, блестяще-рѣшенная финансовая задача—съ точки зрѣнія м-ва ф-овъ.

Принесли ли частныя ж. д. общества пользу своей широкой инціативой во введеніи разныхъ техническихъ усовершенствованій въ ж.-д. дѣло? Мы видѣли, что эти общества строили рельсовые пути дорого и плохо съ технической стороны, хотя, конечно, и внесли въ это дѣло кое-что новое и свое, но это неизбѣжно во всякомъ крупномъ дѣлѣ (все постепенно совершенствуется), и много новаго и интереснаго было введено своего и заимствованнаго изъ за границы также казеннымъ ж.-д. управленіемъ,—преимущества у частныхъ обществъ здѣсь нѣтъ. Лучшіе инженеры (администраторы

[1]) Реф. ден. обр. и пром. кризисъ, стр. 294 и слѣд., Рус. госуд. кредитъ, т. III, гл. II, стр. 408 и слѣд.

*

и строители) часто оказывались на службѣ у правительства, а не у частныхъ обществъ, и бывало такъ, что эти лучшіе люди переходили на службу къ частнымъ обществамъ, ибо послѣднія предлагали имъ болѣе крупные оклады жалованья. Но бывало и такъ, что отъ частныхъ обществъ служащіе переходили на казенныя дороги, да и вообще здѣсь играли главную роль не интересы дѣла, а протекція, всюду у насъ процвѣтающая. И на частныхъ, и на казенныхъ дорогахъ далеко не всегда достойнѣйшіе занимали лучшія мѣста. Въ чемъ проявили дѣйствительно частныя общества свою иниціативу и энергію, это въ дѣлѣ привлеченія грузовъ съ казенныхъ дорогъ на свои, хотя бы даже условія перевозки (разстояніе, тарифы) склонялась не въ ихъ пользу. Съ этою цѣлью учреждались особыя агентуры, посредничество коммиссіонеровъ, организація выдачи льготныхъ ссудъ подъ грузы и т. д. Одно общество (Владикавказской ж. дор.) проявило и дѣйствительно серьезную дѣятельность, направленную къ развитію товарнаго и пассажирскаго движенія въ своемъ районѣ: великолѣпно былъ оборудованъ въ цѣляхъ экспортной (преимущественно хлѣбной) торговли незамерзающій портъ Новороссійскъ [1]), при сооруженіи минераловодскихъ вѣтвей устроенъ былъ превосходный курзалъ въ Кисловодскѣ, гдѣ съ того времени въ сезонѣ устраиваются первоклассныя театральныя антрепризы, при сооруженіи Петровской вѣтви приняты были мѣры для развитія торговли съ Средней Азіей, при сооруженіи Царицынско-Тихорѣцкой линіи не остановились передъ расходами на созданіе новыхъ громадныхъ волжскихъ пристаней (въ Сарептѣ), при сооруженіи Черноморской линіи предполагается организовать по чудному Черноморскому побережью рядъ роскошныхъ курортовъ и т. д. Но дѣятельность этого общества—исключеніе. Сумѣютъ ли сдѣлать что либо подобное другія о-ва, вопросъ подлежащій большому сомнѣнію. Покрайней мѣрѣ сдѣланныя въ этомъ направленіи попытки о-ва М.-Я.-Арх. и Ряз.-Уральской ж. д. потерпѣли полное крушеніе, а возлагающіяся надежды на о-во М.-В.-Рыбинской дороги (по созданію крупнаго экспортнаго дѣла въ Виндавѣ) пока не выходятъ изъ области благихъ пожеланій, да нѣсколько и странно требовать широкой личной иниціативы отъ безличныхъ акціонерныхъ обществъ, составъ которыхъ ежеминутно можетъ перемѣняться. Строить ж. д. политику на основаніи того или другого состава правленія извѣстныхъ акціонерныхъ обществъ въ данный моментъ по меньшей мѣрѣ неосторожно.

Болѣе всего можно оправдывать политику частнаго жел.-дор. строительства—съ точки зрѣнія осуществленія съ ея помощью вы-

[1]) Объ устройствѣ этого порта см. *Вѣстн. Фин.* 1896 г. № 43, стр. 341.

годныхъ для казны соглашеній—о дѣлежѣ доходовъ этихъ о-въ съ казною, о болѣе выгодныхъ условіяхъ выкупа его дорогъ въ казну и проч. При разсмотрѣніи каждаго изъ этихъ соглашеній въ отдѣльности мы указали, на сколько какое изъ нихъ дѣйствительно было выгодно для казны, и мы видѣли, что далеко не всѣ они были выгодны. Въ общемъ однако кое-что въ интересахъ государствъ было достигнуто этими соглашеніями, и ошибка м-ва ф-овъ главнымъ образомъ въ томъ, что оно въ нѣкоторыхъ случаяхъ при возможности выгодно ликвидировать эти соглашенія, на это не пошло, всячески стараясь соблюсти интересы акціонеровъ частныхъ жел.-дор. обществъ. Конечно, имѣлись въ виду прошлыя заслуги отдѣльныхъ акціонеровъ, стоявшихъ во главѣ общества, выразившіяся въ умѣломъ веденіи дѣлъ, избавлявшемъ казну отъ приплаты гарантіи. Но не слѣдовало этихъ заслугъ преувеличивать, а главное, надо было помнить, что жел. дорога монопольное предпріятіе, что отдавая его частному обществу, государство не можетъ и не должно предоставлять ему выгоды отъ концессіи на вѣчныя времена, отсюда и сроки концессій и сроки выкупа на началахъ справедливаго вознагражденія. Государство *обязано* пользоваться выговоренными правами въ интересахъ всего населенія, памятуя что иначе *общая* польза приносится въ жертву *частнымъ* интересамъ, а это противорѣчитъ самой идеѣ государства.

Въ заключеніе скажемъ, что, не смотря на всѣ недочеты и ошибки новой ж. д. политики, нельзя не помянуть добрымъ словомъ непоколебимой и огромной энергіи министра финансовъ, который въ короткій промежутокъ времени и съ ничтожными пожертвованіями госуд. казначейства (сравнительно съ прежними жертвами—равными почти нулю) сумѣлъ создать огромную ж. д. сѣть, въ значительной степени за счетъ русскихъ капиталовъ (преимущественно мелкихъ, помѣщенныхъ въ сберегат. кассы) и почти исключительно изъ русскихъ матеріаловъ и съ помощью русскихъ людей. По сравненію съ строительной горячкой 1860 и 1870-хъ годовъ и застоемъ 1880-хъ годовъ шагъ впередъ громадный и недостоточно оцѣненный. Создавъ приливъ къ намъ по случаю этого новаго строительства иностранныхъ капиталовъ, м-ръ ф-овъ сумѣлъ за счетъ тѣхъ же самихъ капиталовъ устроить въ странѣ золотое денежное обращеніе, не прибѣгая для этого къ спеціальнымъ займамъ. Жаль конечно, переплаченныхъ при усиленномъ строительствѣ лишнихъ денегъ, но «гдѣ лѣсъ рубятъ, щепки летятъ», и при нашихъ порядкахъ трудно было бы добиться лучшихъ результатовъ въ случаѣ казеннаго строительства, а вовсе безъ ж. дорогъ оставаться, пожалуй, было бы хуже всего.

Мы пока оставляли въ сторонѣ о-во *Восточной Китайской* ж. д., о способѣ полученія которымъ средствъ для своей дѣятельности говорили выше. Это общество дѣйствительно стоитъ совершенно особнякомъ отъ остальныхъ нашихъ частныхъ ж. д. обществъ. Возникло оно въ связи съ событіями на Дальнемъ Востокѣ, пробудившими Китай отъ долголѣтней спячки—къ глубокому нашему несчастью. Блестящій дипломатическій ходъ нашего безвременно-скончавшагося министра иностранныхъ дѣлъ кн. Лобанова-Ростовскаго, благодаря которому враждебная намъ (подъ вліяніемъ Англіи) Японія была до извѣстной степени лишена плодовъ легкой побѣды надъ Китаемъ, отдалъ впослѣдствіи за оказанныя нами Китаю услуги въ нашу власть прекрасные незамерзающіе порты Квантунскаго полуострова Портъ-Артуръ и Таліенванъ съ прилегающею къ нимъ территоріею на срокъ въ 25 лѣтъ, какъ бы въ арендное пользованіе, съ правомъ по истеченіи этого срока возобновить аренду. Порты эти создавали для насъ свободный выходъ къ Тихому океану, въ которомъ нуждалась незадолго передъ тѣмъ (въ 1891 г.) начатая сооруженіемъ во Владивостокѣ наша Восточно-Сибирская ж. дорога, но они были удалены отъ Русской территоріи на громадное разстояніе и сами по себѣ не представляли для насъ другого интереса, какъ стоянка для нашего флота, въ родѣ портовъ, полученныхъ одновременно Германіей, Франціей и Англіей. Намъ въ сущности гораздо выгоднѣе и интереснѣе было бы получить въ «аренду» какой-либо изъ незамерзающихъ портовъ прилегающей къ нашимъ владѣніямъ Кореи, со взятіемъ этого слабаго государства подъ свой протекторатъ. Мысль эта несомнѣнно была у нашихъ дипломатовъ и сперва проводилась съ рѣдкою у насъ энергіей и настойчивостью. Мы, внѣ всякаго сомнѣнія, добились бы своего, несмотря на противодѣйствіе Японіи, имѣющей свои виды на Корею (Японіи можно было бы предложить компенсацію въ другомъ мѣстѣ). Но вскорѣ обычная у нашихъ дипломатовъ нерѣшительность и уступчивость взяли верхъ, отозваны были русскіе инструкторы изъ Кореи, русскій финансовый совѣтникъ г. Алексѣевъ и энергическій нашъ посланникъ г. Павловъ, съ Японіей послѣдовало особое соглашеніе о независимости Кореи съ обязательствомъ невмѣшательства въ дѣла ея со стороны Россіи и Японіи,—соглашеніе, въ сущности отдавшее Корею въ японскія руки, мы же устремили все свое вниманіе на Китай. Можно было, конечно, обратиться и къ Китаю, разъ ужъ Китай «пробудился» и грозилъ своимъ пробужденіемъ причинить намъ въ будущемъ крупныя безпокойства. Ко всему надо было прилаживаться, можно было взять у Китая и портъ, но при условіи, если къ этому порту мы могли бы провести свою ж. дорогу и посте-

пенно *овладѣть той территоріей, гдѣ эта дорога пройдетъ*. Китай могъ предоставить Россіи это право, ибо услуга, ему оказанная нами, изъ ряду выходила вонъ (вооруженное вмѣшательство въ союзѣ съ Германіей и Франціей, могшее вызвать столкновеніе съ Японіей, гарантія займа въ 100 мил. рублей для уплаты военной контрибуціи Японіи), а безкорыстіе въ политикѣ вещь нелѣпая. 10 декабря 1895 г. былъ Высоч. утвержденъ уставъ *Русско-Китайскаго* банка [1]), учрежденнаго въ Петербургѣ русскими и иностранными банкирами съ кн. Ухтомскимъ, редакторомъ газеты *Петербургскія Вѣдомости* во главѣ (участвовали французскіе банкиры Рене-Брисъ, Готтингеръ, Денорманди, и «русскіе»—Гольдштандъ, Нетцлинъ, Ротштейнъ и Штернъ) съ основнымъ капиталомъ въ 6.000.000 рублей зол. (48.000 акцій по 125 руб. каждая), изъ которыхъ значительную часть удержало за собою правительство, въ цѣляхъ поддерживать торговыя сношенія съ государствами восточной Азіи. Банкъ получилъ право выпуска (не въ Россіи) своихъ билетовъ, размѣнныхъ на золото, а китайское правительство стало къ нему въ особыя отношенія, внеся въ него извѣстный вкладъ въ серебряной валютѣ на который начислялась прибыль по спеціальному соглашенію. Банкъ этотъ долженъ былъ имѣть не только торговое, но и крупное политическое значеніе. Такъ случилось и на самомъ дѣлѣ.

27 авг. 1896 г. китайскій посланникъ Сюй-цзинъ-чень съ одной стороны и правленіе русско-китайскаго банка съ другой подписали соглашеніе о предоставленіи китайскимъ правительствомъ этому банку постройки и эксплоатаціи *Манчжурской* ж. д., а вслѣдъ за тѣмъ русско-китайскій банкъ составилъ проэктъ устава новаго частнаго акціонернаго ж. д. общества для сооруженія новой линіи, который 4 дек. 1896 г. былъ Высочайше утвержденъ [2]). О-во это получило названіе *общества Китайской Восточной ж. д.* Задача его была соорудить и эксплоатировать ж. дорогу въ предѣлахъ Китая отъ одного изъ пунктовъ на западной границѣ Хэй-лунъ-цзянской провинціи до одного изъ пунктовъ на восточной границѣ Гириньской провинціи и для соединенія этой дороги съ тѣми вѣтвями, которыя русское правительство имѣло построить къ китайской границѣ отъ Забайкальской и Ю.-Уссурійской дорогъ. Но помимо этого о-ву было предоставлено разрабатывать (съ разрѣшенія китайскаго правительства) въ связи съ ж. дорогою или независимо отъ нея угольныя копи, а равно эксплоатировать въ Китаѣ другія предпріятія—рудныя, промышленныя и торговыя. Владѣльцами акцій о-ва могли

---

[1]) Собр. узак. 1895 г. № 197. Объ этомъ банкѣ также см. въ *Вѣст. фин.* 1895 г. № 52 стр. 1065—1068.

[2]) П. С. З. № 13486.

быть только русскіе и китайскіе подданные (§ 1 устава). Акціонерный капиталъ составлялся изъ 1000 акцій по 5000 р. кр. каждая, всего на 5.000.000 р. кр., безъ правительственной гарантіи (§ 10), облигаціонному капиталу была дарована правительственная гарантія, а сумма его должна была опредѣляться по соображенію съ строительною стоимостью, исчисляемою по расцѣночнымъ вѣдомостямъ на основаніи изысканій (§ 9 и 11). Капиталъ этотъ долженъ былъ находиться и расходы изъ него производиться подъ наблюденіемъ русскаго м-ва ф-овъ (§ 12), которому принадлежало также право 1) утвержденія выбраннаго акціонерами товарища предсѣдателя правленія и членовъ ревизіоннаго комитета, 2) назначенія и увольненія главнаго инженера по постройкѣ дорогъ и управляющаго ея эксплоатаціей, начальниковъ отдѣльныхъ службъ, инженеровъ, 3) утвержденія направленія ж. дороги, техническихъ условій ея постройки, техническихъ проэктовъ и смѣтъ, полнаго проэкта направленія линіи, расцѣночной вѣдомости на ея сооруженіе и смѣтъ по эксплоатаціи линіи, объема правъ и обязанностей и предѣловъ полномочія главнаго инженера, управляющаго дорогой и старшихъ служащихъ, а равно порядка внутренняго устройства по всѣмъ частямъ управленія, какъ по сооруженію, такъ и эксплоатацію линіи, 4) утвержденія способовъ помѣщенія пенсіоннаго, запаснаго и другихъ капиталовъ дороги (§27). Предсѣдатель правленія назначался китайскимъ правительствомъ (!), и къ его обязанностямъ относилось наблюденіе за точнымъ исполненіемъ о-вомъ ж. дороги его обязательствъ передъ китайскимъ правительствомъ и черезъ него же о-во сносилось съ китайскими властями (§ 19). Общее собраніе акціонеровъ должно было происходить въ Петербургѣ или Пекинѣ, каждая акція давала право голоса, независимо отъ числа ихъ у отдѣльнаго держателя, собраніе считалось состоявшимся при представленіи для участія въ немъ не менѣе половины всего акц. капитала (§§ 22, 23 и 24). Относительно условій эксплоатаціи о-во было связано извѣстными обязательствами съ русскимъ правительствомъ, въ силу котораго обязано было согласовать свое движеніе съ движеніемъ русскихъ поѣздовъ и регулировать его согласно требованіямъ правительства, которое устанавливало и максимальныя тарифныя ставки для Восточно-Китайской дороги (§ 3). Приступить къ сооруженію (русской 5 футовой колеи) дороги о-во было обязано не позже 16 авг. 1897 г. и окончить ее въ теченіе *шести лѣтъ* со времени окончательнаго установленія направленія линіи (§ 5). Концессія выдавалась на 80 лѣтъ (§ 2) со времени открытія на дорогѣ движенія, послѣ чего дорога *безплатно* (!) переходила въ руки китайскаго правительства, а всѣ долги ея русскому правительству по гарантіи слагались со счетовъ

(§ 29), при чемъ черезъ 36 лѣтъ со времени окончанія линіи и открытія по ней движенія китайское правительство могло выкупить у о-ва дорогу, внеся въ русскій госуд. банкъ сумму всѣхъ затраченныхъ на ж. дорогу капиталовъ и долговъ ея съ наросшими процентами (§ 30). Изъ чистаго дохода о-ва прежде всего производиться были должны отчисленія въ запасной капиталъ размѣрѣ до 10% (sic) суммы чистаго дохода, затѣмъ—оплата процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу о-ва и наконецъ дивидендъ по акціямъ въ размѣрѣ, опредѣляемомъ каждый разъ общимъ собраніемъ акціонеровъ. «Могущій оказаться остатокъ (?) чистой прибыли обращается въ погашеніе долговъ о-ва Русскому правительству, въ тѣ же годы, когда за о-вомъ болѣе не будетъ имѣться долга, означенный остатокъ поступаетъ въ дополнит. дивидендъ по акціямъ» (§ 17) Китайское правительство взяло на себя обязанность принятьмѣры для обезпеченія безопасности ж. дороги и находящихся на ея службѣ лицъ противъ всякихъ нападеній со стороны (§ 8) и кромѣ того обязалось перевозимые транзитомъ по манчжурской дорогѣ товары и багажъ пассажировъ освобождать отъ всякихъ китайскихъ налоговъ, а ввозимые изъ Россіи въ Китай и обратно облагать ввозной или вывозной пошлиной въ размѣрѣ на $^1/_3$ меньше по сравненію съ пошлиною, взымаемою въ китайскихъ морскихъ таможняхъ, освобождая эти товары отъ оплаты дополнительными сборами, заставными и лицзиньными пошлинами, если съ нихъ (этихъ товаровъ) взята транзитная пошлина въ размѣрѣ половины взысканной ввозной пошлины (§ 3).

Таковъ уставъ новаго грандіознѣйшаго изъ всѣхъ нашихъ частныхъ ж. д. обществъ. Оно должно было соорудить свыше 1400 верстъ рельсоваго пути въ Манчжуріи для соединенія казенной Сибирской ж. д., прерванной въ Срѣтенскѣ, съ линіей Хабаровско-Владивостокской и для сооруженія вѣтви въ 980 верстъ къ Портъ-Артуру и Таліенвану, новымъ нашимъ владѣніямъ въ Китаѣ. Линіи эти должны были идти по Китайской территоріи, а средства должна была дать Россія, сама почти совершенно лишенная рельсовыхъ путей, съ тѣмъ чтобы впослѣдствіи дорога перешла безплатно въ собственность Китая. Правда, объяснялось подобное предпріятіе (не имѣющее прецедентовъ во всемірной исторіи) чрезвычайными техническими трудностями по сооруженію рельсоваго пути по русской территоріи въ направленіи отъ Срѣтенска до Владивостока, особенно на участкѣ Срѣтенскъ-Покровская (362 версты), гдѣ пришлось бы полотно дороги устраивать на большей части протяженія на подпорныхъ стѣнкахъ. (Замѣтимъ, что стоимость версты этой дороги, при всей ея дороговизнѣ опредѣлялась только въ 89.700 руб.) и

кромѣ того, возможностью спрямленія Сибирской магистрали (сокращеніе на 514 верстъ), но эти соображенія были бы, конечно, слишкомъ недостаточны, чтобы можно было пускаться на такое рискованное и дорогое предпріятіе, какъ постройка $2^1/_2$ тыс. верстъ ж. дорогъ на чужой территоріи стоимостью въ нѣсколько сотъ милліоновъ рублей, безвозвратно уходящихъ изъ рукъ коренного русскаго населенія. Дорогу только въ томъ случаѣ можно было бы соорудить, если бы, съ ея проведеніемъ было обезпечено занятіе нами Манчжурской провинціи и присоединеніе ея въ ближайшемъ будущемъ къ русской территоріи. Провинція эта очень богата своими естественными условіями и очень слабо заселена, климатъ здѣсь лучше, чѣмъ въ приамурской области, и для будущихъ русскихъ поколѣній эта мѣстность могла бы явиться прекраснымъ свободнымъ запаснымъ земельнымъ фондомъ для заселенія. Находясь къ Сѣверу отъ Великой Китайской стѣны и въ очень слабой связи съ собственно Китаемъ, Манчжурія (какъ Монголія и Китайскій Туркестанъ) не представляла для китайскаго правительства особенной цѣнности, и, конечно, охотно могла быть уступлена Россіи въ вознагражденіе за помощь, оказанную въ 1894 г. противъ Японіи, особенно еслибы Россія и впередъ взяла на себя передъ Китаемъ извѣстныя на этотъ счетъ обязательства. Тогда Манчжурская дорога получила бы громадное значеніе, какъ болѣе легкая для сооруженія, чѣмъ Срѣтенскъ-Хабаровская, какъ не идущая вдоль Амура и, слѣд., съ нимъ не конкуррирующая, какъ сокращающая и удешевляющая пробѣгъ транзитныхъ грузовъ [1]). Внѣ оккупаціи Манчжуріи всѣ разсужденія о ея естественныхъ богатствахъ не имѣли никакого смысла, ибо эксплоатировать ихъ мы были бы не въ силахъ (разъ эксплоатацію собственныхъ богатствъ въ значительной мѣрѣ ведутъ у насъ иностранцы), а только проведеніемъ на свой счетъ ж. дороги дали бы возможность расхитить эти богатства иностранцамъ, которые попутно не упустили бы случая заняться эксплоатаціей и русскаго населенія, пришедшаго вмѣстѣ съ русской дорогой въ Манчжурію. Но если Манчжурію имѣлось въ виду присоединить къ Россіи, то дорогу слѣдовало сооружать не черезъ частное общество, а непосредственнымъ распоряженіемъ правительства, подъ охраной нашихъ войскъ и безъ всякихъ правъ китайскаго правительства на выкупъ или на безплатное полученіе дороги черезъ изв. промежутокъ времени. Какъ бы то ни было, сооруженіе Манчжурской дороги началось, и ближайшее участіе въ дѣлахъ ея принялъ столь прославленный своею энергіей г. Кербедзъ и нѣкоторыя другія лица, имѣющія отношеніе къ о-ву Владикав-

---

[1]) О значеніи Манчжурской дороги, см. *Вѣстн. фин.* 1896 г. № 50 стр. 870—874.

казской ж. д. Строителемъ дороги назначенъ былъ польскій инженеръ г. Юговичъ, извѣстный своими постройками на Рязанско-Уральской дорогѣ, дорогими и неудовлетворительными. Общество считалось состоявшимся послѣ перваго же сдѣланнаго акціонерами его взноса по акціямъ, которыя были взяты разными дѣльцами не въ надеждѣ на полученіе по нимъ дивиденда, на который не было никакой возможности разсчитывать, а единственно на участіе въ постройкѣ дороги, сулившей огромные барыши въ этой дикой и отдаленной мѣстности, гдѣ никакой контроль особенно надежнымъ не представлялся, а фактически онъ и вовсе отсутствовалъ. Конечно, всякое крупное дѣло сопряжено съ извѣст. пожертвованіями, и отъ хищеній невозможно спастись, если дѣло ведется вдали отъ культурныхъ центровъ, если привлечь къ дѣлу, заставить ѣхать за тридевять земель трудно истинно честныхъ и дѣловыхъ людей, а приходится довольствоваться разными искателями приключеній, людьми не съ особенно устойчивой нравственностью, которымъ терять нечего, но которые обладаютъ желѣзной энергіей и предпріимчивостью. Главныхъ распорядителей постройки, конечно, можно было бы и должно отыскать изъ числа лицъ, соединяющихъ безупречное поведеніе съ хорошими организаторскими способностями и заставить ихъ (хотя бы и за очень крупное вознагражденіе) работать хотя бы и въ трудномъ и отдаленномъ предпріятіи, но мелкихъ и среднихъ служащихъ подобнаго качества почти отыскать невозможно. То же явленіе встрѣчается не только у насъ, но и у гораздо болѣе культурныхъ народовъ при болѣе совершенныхъ порядкахъ, обезпечивающихъ правильный общественный контроль, какъ это доказала напр. общеизвѣстная исторія съ сооруженіемъ Панамскаго канала. Да и вообще самые культурные народы, когда имъ приходится дѣйствовать въ странахъ малокультурныхъ, допускаютъ такія невѣроятныя злоупотребленія, о какихъ у насъ, въ «варварской» Россіи и не слышно (культуртрегерскіе подвиги нѣмцевъ и англичанъ въ Африкѣ, американцевъ на Филипинахъ). Поэтому ожидать подвиговъ безкорыстія отъ строителей Манчжурской жел. дороги было болѣе, чѣмъ наивно, ихъ никто и не ожидалъ. Но дѣйствительность превзошла всякое вѣроятіе. Постройка велась совершенно изъ ряду вонъ расточительно, хотя и быстро; хищенія производились совершенно открыто, не было у строителей хотя бы фиктивныхъ оправдательныхъ документовъ, на дорогѣ царило полное безправіе, сбродъ всевозможныхъ авантюристовъ—русскихъ и инородцевъ осаждали строительныя работы, наѣхало много и иностранцевъ, черную работу исполняли китайцы, грошами оплачивавшіеся кули, царилъ невѣроятный развратъ [1]). Все это по свѣ-

[1]) *К. Кушаковъ.* Южно-Манджурскіе безпорядки въ 1900 г. Асхабадъ, 1902.

дѣніямъ, проникшимъ въ печать; о свѣдѣніяхъ, въ печать не попавшихъ, считаемъ лучшимъ умолчать. Какъ отсчитались бы строители передъ правительствомъ за потраченныя казенныя деньги, неизвѣстно, но въ 1900 году на ихъ счастье вспыхнуло «возстаніе боксеровъ», китайцы напали на русскую территорію (Благовѣщенскъ), напали и на строющуюся манджурскую дорогу, уничтоживъ часть уже произведенныхъ сооруженій. Понятно, что явилась легкая возможность свалить всѣ недочеты на китайцевъ, которые уничтожили всѣ документы и разрушили «образцовыя сооруженія». Китайское движеніе быстро было подавлено. Русскія войска заняли Манджурію, а одновременно наши суда взяли портъ Таку (въ союзѣ съ иностранцами), и совершенъ былъ походъ на Пекинъ для освобожденія осажденныхъ тамъ посольствъ. Главная роль во всемъ дѣлѣ выпала на долю нашихъ войскъ, но дипломатіи нашей главной роли сыграть не удалось, мы не сумѣли извлечь никакихъ выгодъ изъ благопріятно складывавшихся для насъ обстоятельствъ. Прежде всего, хотя сомнѣній въ участіи китайскаго правительства въ нападеніи на Благовѣщенскъ и Манджурскую дорогу быть не могло, война не была объявлена Китаю, но считалось, что мы подавляли возстаніе боксеровъ, оказывая помощь китайскому правительству. Отсюда, взявъ съ боя Манджурію, и имѣя полную возможность присоединить къ Россіи завоеванную провинцію, мы должны были публично обѣщать ея эвакуацію послѣ «замиренія» Китая и водворенія тамъ порядка, не будучи въ то же время ничуть не гарантированы отъ того, что дорога наша будетъ впредь обезпечена отъ нападеній, подобныхъ нападенію 1900 года. Далѣе, постепенно и безъ всякаго вознагражденія возвратили мы Китаю другіе занятые нами важные пункты, часть которыхъ уступили даже постороннимъ, враждебнымъ намъ державамъ (Германіи и Англіи), въ томъ числѣ рельсовые пути, нашими войсками спасенные отъ разрушенія и на нашъ счетъ возстановленные. Правда за всѣ понесенные нами убытки Китай обязался уплатить около 500 мил. фр. въ теченіе почти 40 лѣтъ, но будутъ ли на самомъ дѣлѣ эти убытки возмѣщены, большой вопросъ, во всякомъ случаѣ дѣло отдаленнаго будущаго, тогда какъ теперь эти убытки понесены и крайне тяжело отразились на коренномъ русскомъ населеніи, до сихъ поръ испытывающемъ «кризисъ» отъ осложненій на Дальнемъ Востокѣ. При всемъ томъ войска наши крѣпко засѣли въ Манджуріи, жел. дорога вновь стала сооружаться, Портъ-Артуръ и Таліенванъ (переименованный въ Дальній) быстро превращались въ культурные и дѣятельные коммерческіе центры. Въ Манчжурію направился потокъ русскихъ переселенцевъ, начались развѣдки залежей разныхъ ископаемыхъ (особенно золота), стали поговари-

вать о разработкахъ каменнаго угля, богатыя залежи котораго есть въ этой провинціи, вся Россія твердо была увѣрена, что Манджурія — наша, что временная оккупація постепенно превратится въ постоянную, что мы, хотя и дорого заплатили, но все же выиграли крупную ставку. Снова политическій престижъ Россіи становился на должную высоту. По газетнымъ извѣстіямъ Китай и Россія должны были подписать особое соглашеніе на счетъ Квантунскаго полуострова и Манчжуріи, долженствующее оставить ихъ навсегда во власти Россіи. Какъ вдругъ все общество наше было поражено, какъ громовымъ ударомъ, правительственнымъ сообщеніемъ, что соглашеніе съ Китаемъ состоялось, но не въ смыслѣ оставленія за нами Манчжуріи, а въ смыслѣ ея эвакуаціи русскими войсками въ теченіи года. Это означало безцѣльно выброшенные на манджурскую дорогу сотни милліоновъ рублей, страшную рискованность всего предпріятія, не обезпеченнаго ни отъ хунзузовъ, ни прямо отъ китайскихъ войскъ, оторванность и беззащитность нашихъ новыхъ незамерзающихъ портовъ на Тихомъ Океанѣ, нашествіе на манджурскую территорію японскихъ и американскихъ авантюристовъ, паденіе нашего Пріамурскаго края. Слухи о томъ, что подобное невыгодное для насъ соглашеніе вызвано ультиматумомъ Японіи, С. А. С. Штатовъ и Англіи довершили общее смущеніе: если уже испугались этихъ морскихъ державъ, изъ которыхъ Америка и Англія не имѣли вовсе свободной сухопутной арміи, то враги наши не могли не признать этого признакомъ нашего безсилія, отсюда всеобщая радость по поводу нашей уступчивости и лойальности—въ европейской, японской и американской прессѣ. Эта радость и еще одно означаетъ: что угроза была сдѣлана по пустякамъ, безъ намѣренья ея осуществлять, насъ хотѣли запугать, подобно тому, какъ запугивали въ эпоху Берлинскаго конгреса. Увы, мы еще разъ попались на ту же удочку... Всеобщее уныніе распространилось въ обществѣ точно такъ же, какъ именно послѣ Берлинскаго конгреса, а на почвѣ этого унынія и недовольства разыгрываются тѣ же страсти, которыя волновали Россію послѣ этого конгресса...

Манчжурская дорога продолжала благополучно строиться, хотя войска наши постепенно и стали освобождать Манджурію, и съ тѣмъ безопасность строителей дѣлалась все болѣе и болѣе проблематической. 21 октября 1901 г. Великій Сибирскій путь на линіи Восточно-Китайской дороги былъ сомкнутъ, болѣе 2400 верстъ рельсовыхъ путей на китайской территоріи были *вчернѣ* окончены, открыто временное движеніе. Это въ промежуткѣ всего *четырехъ* лѣтъ, прерываемомъ китайскими безпорядками,—подвигъ громадный и надо удивляться энергіи м-ва ф-овъ, заставившаго строителей его совер-

шить. 9 іюля 1901 года и 1 февраля 1902 года Высочайше было утверждено положеніе комитета Сибирской ж. д. о морскомъ пароходствѣ общества китайской восточной ж. дороги и временныя правила о перевозкѣ пассажировъ и грузовъ на пароходахъ этого общества, благодаря чему расширялось предпріятіе ж. д. общества, которое съ этого времени становилось еще и пароходнымъ. Цѣль этого нововведенія—связать рейсами порты Приморской области между собою, съ Квантунскою областью и съ Сахалиномъ, а равно съ портами Кореи, Японіи и Китая, связать рейсами Владивостокъ съ портами Охотскаго и Берингова морей и наконецъ связать рейсами конечные пункты дороги (Дальній и Владивостокъ) съ главнѣйшими портами Китая, Японіи и Кореи и тѣмъ обезпечить правильную и скорую передачу почты, пассажировъ и грузовъ изъ Россіи и Западной Европы на Дальній Востокъ и обратно. О-во обязывалось имѣть извѣстно количество пароходовъ опредѣленной скорости и совершать опредѣленные рейсы. Предпріятіе полезное, несомнѣнно,—но грозившее госуд. казначейству новыми убытками, ибо о-во своихъ денегъ не имѣло, а получало ихъ отъ правительства.

Во что обойдется госуд. казначейство препріятіе Восточно-Китайской дороги, сейчасъ невозможно опредѣлить. Ссудъ обществу выдано свыше, чѣмъ на 351 мил. р., до реализовано путемъ выпуска облигацій на открытомъ рынкѣ до 14 мил. руб. (за учетомъ расходовъ), итого 365 мил. руб., не считая 5 мил. руб. акц. капитала и суммъ, уплаченныхъ о-ву въ возмѣщеніе убытковъ, понесенныхъ вслѣдствіе китайскаго возстанья. Такимъ образомъ дорога уже (въ чернѣ) обошлась свыше *152.000 р.* на версту дѣйствительной затраты, цифра положительно невѣроятная, если стоимость пути Срѣтенскъ-Покровская на подпорныхъ стѣнкахъ исчислялась всего въ 89.000 р. верста и если принять во вниманіе, что никакихъ техническихъ трудностей манчжурская дорога не представляетъ (чѣмъ объясняется быстрота ея сооруженіи), рабочія руки въ Манчжуріи чрезвычайно дешевы, строительные матеріалы были *безпошлинно* пріобрѣтены заграницей, дорога неокончена, не имѣетъ еще правильно устроенныхъ станцій и платформъ, типъ постройки упрощенный, подвижной составъ ничтожный. Всего считается сооруженнымъ 1421 верста отъ ст. Нагаданъ до Гродеково и 992 версты съ вѣтвями отъ Харбина до Портъ-Артура. Сколько еще прійдется приплатить денегъ на окончаніе дороги, пока неизвѣстно, но былобы желательно, чтобы былъ положенъ этимъ затратамъ конецъ. Когда она будетъ давать средства на оплату затраченныхъ на нее капиталовъ, тоже опредѣлить трудно, вѣрнѣе—никогда; пока эта оплата на обязанности русскаго плательщика податей. Доходъ

дороги наврядъ ли будетъ достаточенъ даже дляпокрытія расходовъ эксплоатаціи, особенно въ первое время, не сулитъ доходовъ и пароходство, организованное крайне дорого и плохо и давшее въ первый годъ около $2^1/_2$ миліона рублей убытковъ. Мѣстныя газеты («Новый Край» и «Дальній Востокъ») на будущее дороги и на ея вліяніе смотрятъ крайне пессимистически. Манчжурія потеряна для русской торговли и отходитъ къ японцамъ, тогда какъ до проведенія ж. дороги сѣверная и восточная Манчжурія всегда была естественнымъ рынкомъ Приамурскаго края, а южная Манчжурія, всегда тяготѣвшая къ Инкоу, такъ и остается при этотъ тяготѣніи, отнюдь не вовлекаясь въ сферу вліянія Дальняго. Думаютъ, что съ проведеніемъ Фузанъ-Сеульской ж. д. въ Кореѣ на сѣверъ до низовьевъ пограничной съ Манчжуріей р. Ялу и съ наличіемъ въ устьѣ р. Ляо международнаго порта Ню-Чжуана (Инкоу) значеніе Дальняго не только какъ пріемнаго порта для самой Манчжуріи, но и какъ южнаго выхода всей Сибирской дороги, какъ транзитной, упадетъ безвозвратно. Съ уходомъ же нашихъ войскъ изъ Манчжуріи дѣло еще болѣе осложнится, ибо китайцамъ (или ихъ союзникамъ) легко будетъ занять (предварительно, быть можетъ, заселивъ и укрѣпивъ) правый берегъ Амура и прервать жел. дор. сообщеніе, и насъ принудятъ идти на уступки и поддерживать миръ рядомъ новыхъ и новыхъ уступокъ. Разъ вступивъ на эту скользкую почву, трудно будетъ остановиться и чѣмъ дальше, тѣмъ придется все болѣе и болѣе уступать, а такая политика несомнѣнно поведетъ къ пораженію Россіи на Дальнемъ Востокѣ». Но кромѣ этого дешевый хлѣбъ изъ Манчжуріи и дешевые китайскіе рабочіе убьютъ русское земледѣліе въ Приамурскомъ края и вытѣснятъ русскихъ переселенцевъ, а невозможность слѣдить за контрабандой убьетъ въ Приамурѣ русскую торговлю [1]). Послѣднія опасенія, конечно, преувеличены (кромѣ впрочемъ опасенія китайскихъ рабочихъ, этой повсюду изгоняемой изъ культурныхъ странъ язвы бѣлаго населенія), но опасность нашего политическаго положенія съ уходомъ войскъ изъ Манчжуріи не подлежитъ нималѣйшему сомнѣнію. Le vin est tiré il faut le boire: разъ ужъ мы ввязались въ Манчжурію и затратили въ нее деньги и трудъ, надо вести дѣло до конца: Манчжурія должна быть присоединена къ Россіи, и еслибы паче чаянія Японіи и Англіи вздумалось помѣшать этому присоединію, имъ можно было бы дать хорошій урокъ. Во всякомъ случаѣ защищать отъ нападенія уже занятую Манчжурію гороздо легче, нежели потомъ брать ее снова въ бою, когда ее

---

[1]) Выдержка *Нов. Вр.* № 9486 изъ «*Амурской Газеты*».

вздумаетъ захватить Японія. Соглашеніе съ Китаемъ всегда возможно. Внѣ этого условія мы должны признать постройку Манчжурской жел. дор. самымъ дорогимъ и безполезнымъ предпріятіемъ, за такое мы когда-либо брались, цѣль же, осуществленія которой мы добивались, не достигнутой. Жаль даромъ потраченной энергіи, жаль трудовыхъ денегъ обездоленнаго населенія нашего, брошенныхъ и еще имѣющихъ быть брошенными въ бездонную бочку обреченной на неудачу затѣи, которая насъ такъ обезсилила безъ всякой пользы для будущаго, и въ явный ущербъ для настоящаго политическаго и экономическаго положенія. Успѣхи Германіи и Англіи на ближнемъ (забытомъ нами такъ некстати) востокѣ исключительно почти объясняются нашими попытками чего-то добиться на Дальнемъ Востокѣ. Экономическій кризисъ нашъ, по признанію самого м-ра ф-овъ, во многомъ зависѣлъ отъ отлива денегъ изъ внутренней Россіи на Востокъ. Развитію промышленности нашей постройка Манчжурской дороги отнюдь не содѣйствовала, ибо матеріалы для нея были пріобрѣтены почти цѣликомъ заграницей, а рабочими были китайцы. Единственная была надежда, что хотя въ отдаленномъ будущемъ потомки наши воспользуются теперешними нашими жертвами, но и эта надежда съ объявленіемъ объ эвакуаціи Манчжуріи—исчезла. Не смотря на это продолжается весьма усердно постройка г. Дальняго, совершенно еще пустыннаго, куда зарываются милліоны рублей. *Какъ* построена дорога, никому *оффиціально* неизвѣстно. Отчеты у о-ва отсутствуютъ (на нашу просьбу о присылкѣ такихъ отчетовъ правленіе о-ва весьма обязательно сообщило намъ, что отчетовъ нѣтъ никакихъ), госуд. контроль не вмѣшивается въ дѣло «частнаго» о-ва. Правда ѣздилъ осматривать постройки сперва тов. м-ра ф-овъ г. Романовъ, а за тѣмъ и самъ С. Ю. Витте, но сообщеній по поводу этихъ поѣздокъ не опубликовано, и, слѣд., похвалиться нечѣмъ. Очень характерно, что въ госуд. росписяхъ и даже отчетахъ госуд. контроля ссуды на постройку Манчжурской дороги какъ бы укрываются: въ спискѣ чрезвычайныхъ расходовъ значится неизмѣнно рубрика: «На ссуды ж. д. обществамъ», тогда какъ ссуды выдавались *только одному* о-ву Восточной Китайской ж. дороги.

Такова исторія сооруженія частными обществами дорогъ общаго значенія съ помощью рессурсовъ, добытыхъ госуд. казначействомъ при посредствѣ кредитныхъ операцій въ десятилѣтіе м-ва С. Ю. Витте. Но желѣзными дорогами общаго значенія дѣло не ограничилось, не вовсе оно обошлось и безъ помощи кредита частныхъ обществъ. М-ръ ф-овъ, желая сдѣлать Россію дѣйствительно проѣзжей, обратилъ вниманіе на жалкое положеніе у насъ подъѣздныхъ путей—рельсовыхъ и шоссейныхъ. Вопросъ этотъ давно у насъ поднимался

(еще въ 1869 г.), обсуждался разными коммиссіями, но безъ всякаго результата. Только въ серединѣ 1880-ыхъ г.г. выработаны были общія основанія устройства и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей мѣстными общественными учрежденіями, жел.-дор. обществами и частными лицами при правительственномъ содѣйствіи и участіи. Проектъ новыхъ правилъ былъ Выс. утвержденъ 14 апр. 1887 г. [1]), но за неимѣніемъ средствъ дѣло очень туго подвигалось впередъ. Постройка нѣкоторыхъ путей (напр. *Островско-Шадринскаго*, разрѣшеннаго въ 1889—1892 г.г.) не могла состояться вовсе [2]), и необходимо было принять какія либо экстренныя мѣры. Плохо обстояло дѣло и съ шоссейными путями, количество которыхъ въ концѣ 1892 г. составляло всего 11.694 версты (10.448 верстъ въ вѣдѣніи м-ва пут. сообщенія и 1.248 верстъ въ вѣдѣніи земствъ), изъ которыхъ 4.300 верстъ приходилось на окраины (около 37% всего количества): 2.320 верствъ на Привислянскій Край, 1.550 верстъ на Кавказъ и 429 верстъ на Крымъ,—поистинѣ ничтожное число на громадную нашу территорію Европейской Россіи! Однако образованное въ м-вѣ ф-овъ по этому поводу совѣщаніе высказалось крайне скептически о возможности шоссированія грунтовыхъ нашихъ путей (ихъ насчитывалось до 150.000 верстъ,—число также ничтожное), такъ какъ стоимость такого шоссированія должна была обойтись по исчисленію совѣщанія до 15.000 р. верста, на каковыя деньги возможно строить и рельсовые пути упрощеннаго типа [3]). Поэтому въ дѣлѣ развитія шоссейныхъ путей м-во ф-овъ ограничилось взятіемъ на счетъ государств. казначейства содержанія органовъ мировой и судебно-административной юстиціи, лежавшаго на обязанности земствъ съ тѣмъ, чтобы земства всѣ освободившіяся отъ этого средства употребляли на улучшеніе дорожнаго дѣла. Сумма ихъ составляла ежегодно нѣсколько милліоновъ рублей [4]), и земства могли съ ихъ помощью сооружать ежегодно нѣсколько сотъ верстъ шоссе. Кромѣ того для устройства шоссе и подъѣздныхъ путей изъ суммъ госуд. казначейства начали ассигновать до 10 мил. руб. ежегодно. Этого было однако недостаточно; м-во путей сообщенія тратило свои суммы только на шоссе на Кавказѣ, а земскія суммы были слишкомъ ничтожны. Въ настоящее время числится у насъ до 24.400 в. шоссе и 203.000 в. грунт. дорогъ безъ Кавказа и Финляндіи [5]). Мы ду-

[1]) См. рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 410—412. П. С. З. № 4350.

[2]) П. С. З. № 10197 (24 дек. 1893 г.).

[3]) Вѣстн. Фин. 1895 г. № 35.

[4]) Всепод. докл. м-ра ф-овъ о росписи на 1895 г. Такихъ суммъ въ земскихъ губ. освобождалось до 5,8 мил. р. и въ неземскихъ до 2,4 мил. р. въ годъ.

[5]) Законъ 8 февр. 1899 г. (Собр. узак. 1899 г. ст. 461) предоставилъ земскимъ учрежденіямъ право получать процентныя ссуды на улучшеніе мѣстныхъ путей сообщенія съ возвратомъ этихъ ссудъ изъ дорожнаго капитала. Вообще пере-

маемъ, что м-во ф-овъ недостаточно придало значенія всему этому вопросу первостепенной важности. Во-первыхъ, если верста рельсоваго пути упрощеннаго типа могла обходиться въ 15.000 р., то для шоссе эта цѣна являлась значительно преувеличенной, особенно для мѣстностей, недалеко расположенныхъ отъ каменоломенъ, и соотвѣтствовала дѣйствительной только потому, что дѣло сооруженія шоссейныхъ путей у насъ не было надлежащимъ образомъ организовано. При правильной его организаціи въ среднемъ верста шоссе ни въ какомъ случаѣ не должна была бы превысить стоимость въ 10.000 руб. весьма удовлетворительнаго устройства. Во-вторыхъ, м-во ф-овъ безусловно отдавало предпочтеніе подъѣзднымъ рельсовымъ путямъ, а между тѣмъ во многихъ случаяхъ такіе пути являлись слишкомъ громоздкими, дорогими, не окупающими расходовъ своей эксплоатаціи. Вѣдь помимо устройства полотна дороги, чего стоятъ станціонныя и служебныя сооруженія, подвижной составъ, ремонтъ пути. Само м-во ф-овъ указывало на убыточность земской Обоянской подъѣздной линіи, сооруженной при томъ съ крупной правительственной субсидіей (въ 285.000 руб.). Кромѣ того шоссе необходимы, помимо рельсовыхъ путей, еще и въ зависимости отъ возможнаго будущаго автомобилей, которыми въ Западной Европѣ, имѣя шоссе, легко воспользуются, мы же можемъ остаться ни при чемъ. Въ настоящее время (1902 г.) автомобили еще только испытываются, какъ серьезное средство передвиженія, но уже есть извѣстіе объ изобрѣтеніи Эдиссономъ электрическаго мотора большой силы и очень продолжительнаго дѣйствія (аккомуляторъ), и если извѣстіе оправдается, то предвидится переворотъ въ средствахъ передвиженія очень серьезный, отъ котораго мы за неимѣніемъ обыкновенныхъ дорогъ, останемся въ сторонѣ. Дѣло столь важно, что рѣшительно не позволяетъ ждать. До сихъ поръ, если мы и могли кое-какъ обходиться грунтовыми дорогами, то единственно благодаря климату, дающему возможность зимою пользоваться саннымъ путемъ, но все же недостатокъ шоссе всегда давалъ и даетъ себя сильно чувствовать и скажется съ особой силою, когда намъ прійдется конкурировать съ государствами, пользующимися правильнымъ движеніемъ по шоссе съ помощью усовершенствованныхъ автомобилей. Что же надо сдѣлать для развитія шоссе? Прежде всего возможны крупные внутренніе займы для этой цѣли и сооруженіе шоссе ускореннымъ порядкомъ распоряженіемъ казны. Путь это однако дорогой: по займамъ надо будетъ платить проценты, а ускореніе сооруженія

дача части шоссе изъ м-ва путей сообщенія въ руки земствъ (до 11.641 версты, остальные 12.754 версты въ рукахъ м-ва) отразилась крайне благопріятно на удешевленіи расходовъ по ихъ содержанію безъ ущерба для качества путей.

вызоветъ совершенно излишніе перерасходы, ухудшивъ качество постройки. Было бы гораздо цѣлесообразнѣе, еслибы ежегодно дѣлалось ассигнованіе изъ суммъ госуд. казначества крупныхъ средствъ на сооруженіе шоссе, милліоновъ до 20 ежегодно, съ помощью которыхъ можно-было бы соорудить до 2000 верстъ шоссе, вполнѣ исправныхъ и пригодныхъ для самаго оживленнаго движенія. Планъ сооруженія шоссе долженъ быть выработанъ заранѣе и постепенно приводиться въ исполненіе по мѣрѣ важности того или другого пути. Можно отдавать предпочтеніе сооруженію шоссе въ тѣхъ мѣстностяхъ, которыя пострадали отъ неурожая, чтобы дать населенію заработки. Названная выше сумма очень умѣренная и не должна страшить м-ва ф-овъ: она не отразится даже на суммѣ избытковъ госуд. обыкнов. доходовъ надъ расходами, такъ какъ вся цѣликомъ будетъ израсходована внутри Россіи и поступитъ на улучшеніе экономическаго благосостоянія занятаго постройкой населенія, которое и внесетъ ее обратно въ казну въ уплату прямыхъ и косвенныхъ налоговъ. Часть этой суммы уже и теперь имѣется и ассигнуется на дорожное дѣло и какъ разъ именно по преимуществу въ неурожайныхъ мѣстностяхъ. При правильной постановкѣ дѣла, при созданіи хорошихъ кадровъ строителей-инженеровъ и техниковъ (что возможно только при крупномъ и постоянномъ сооруженіи шоссе), стоимость шоссе значительно удешевится. Для удешевленія камня возможно организовать его доставку по ж. дорогамъ на особенно льготныхъ основаніяхъ (можетъ быть, для этого было бы возможно приспособить отчасти вагоны, возвращающіеся почти пустыми изъ южныхъ и западныхъ портовъ, куда въ огромныхъ количествахъ отправляется хлѣбъ, лѣсъ и другіе продукты нашего экспорта, на Югѣ же, особенно на Кавказѣ, а также по балтійскому побережью камень находится въ изобиліи). До 1000 верстъ ежегодно могли бы также сооружать земства за счетъ суммъ, расходовавшихся прежде на юстицію и до 2000 верстъ—желѣзныя дороги. Въ одной изъ нашихъ газетъ была высказана мысль о необходимости поставить условіемъ сооруженія каждой новой ж. дороги, чтобы на каждую версту рельсоваго пути сооружалась также верста шоссе. Мысль эта встрѣтила горячую поддержку со стороны г. л. Бильдеринга, подавшаго въ Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельско-хоз. промышленности записку о шоссейныхъ путяхъ [1]), и она, конечно, заслуживаетъ полнаго вниманія. Но такое требованіе (верста жел. дороги—верста шоссе) слишкомъ категорично и мало обосновано: въ изв. случаяхъ необходимо бываетъ соорудить къ рельсовому пути больше, въ другихъ—меньше шоссейныхъ подъ-

[1]) Вѣстн. фин. 1902 г. № 25.

*

ѣздныхъ путей. Но вмѣнить въ обязанность ж. дорогамъ, какъ вновь строющимся, такъ и уже построеннымъ ежегодно совершать постройку изв. количества подъѣздныхъ шоссе—необходимо, и бремя, возложенное этимъ требованіемъ, будетъ вовсе не такъ уже велико, въ виду сравнительной легкости для жел. дороги доставить изв. матеріалы и въ виду имѣнія ею въ своемъ распоряженіи необходимаго персонала для постройки. Сооруженіе подъѣздныхъ шоссе доставило бы ж. дорогамъ множество новыхъ грузовъ и пассажировъ, задерживаемыхъ теперь распутицей, повысило бы ихъ доходы и въ концѣ концовъ наврядъ ли причинило бы какія либо потери (по уплатѣ процентовъ на затраченный для сооруженія шоссе капиталъ). Осуществленіе нашей мысли доставило бы Россіи ежегодно до 5000 верстъ новыхъ шоссе, это minimum того, что требуется отъ насъ обстоятельствами. Разумѣется, еслибы постройку можно было (современемъ, теперь для этого не хватитъ ни средствъ, ни силъ) увеличить, то пользы было бы еще больше, но и 5000 верстъ ежегодно удовлетворило бы наши самыя насущныя нужды. Повторяемъ, къ величайшему сожалѣнію, м-во ф-овъ не обратило на этотъ вопросъ надлежащаго вниманія и не направило сюда своей незаурядной энергіи, оставляя, безъ вниманія, не приводя къ окончанію многихъ даже самыхъ важнѣйшихъ нашихъ шоссейныхъ путей, напр. выстроеннаго во время голода 1891 г. ген. Анненковымъ шоссе по Черноморскому кавказскому побережью, которое такъ и осталось безъ мостовъ и безъ организаціи почтоваго сообщенія, не смотря на всю важность очаровательной мѣстности, имъ обслуживаемой и теперь почти лишенной сухопутнаго сообщенія съ остальной Россіей. Съ нашей точки зрѣнія было бы гораздо цѣлесообразнѣе употребить значительную часть неизмѣнно у насъ (вслѣдствіе завѣдомо-неправильнаго составленія госуд. росписей) превышенія обыкновенныхъ госуд. доходовъ надъ расходами—на сооруженіе въ усиленномъ количествѣ шоссейныхъ путей, нежели такихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ Бологое-Сѣдлецкой, Петербургъ-Вятской, Пермь-Котласской и др., которыхъ польза весьма сомнительна и которыя наврядъ ли когда-нибудь выработаютъ доходъ, достаточный даже для покрытія расходовъ эксплоатаціи, не говоря уже объ оплатѣ затраченныхъ на сооруженіе ихъ капиталовъ. Мы указывали въ другомъ нашемъ трудѣ [1]), что было бы возможно государству употребить на созданіе сѣти шоссе въ теченіе 10 лѣтъ до 100.000 верстъ суммы обыкновенныхъ доходовъ, начиная съ 64,5 мил. руб. въ первый годъ и увеличивая эту сумму ежегодно на 10%, издержавъ всего на этотъ предметъ до 1.000.000.000 р.

---

[1]) Русскій сельско-хозяйственный банкъ, X. 1902 г., стр. 10.

За то самое серьезное вниманіе обратило м-во ф-овъ на развитіе въ Россіи рельсовыхъ подъѣздныхъ путей. Нѣсколько ниже мы скажемъ, что собственно сдѣлано было въ этомъ направленіи за счетъ госуд. казначейства и распоряженіемъ правительства, теперь же остановимся на дѣятельности частныхъ обществъ, всячески поощряемыхъ м-омъ ф-овъ. Положеніе о подъѣздныхъ рельсовыхъ путяхъ дано было еще при Вышнеградскомъ (14 апр. 1887 г.), благодаря которому впервые было предоставлено право строителямъ этихъ путей требовать для нихъ отчужденія частныхъ имуществъ. Извѣстныя «правила» 1892 г. способствовали въ значительной степени упрощенію способовъ сооруженія и эксплоатаціи подъѣздовъ, но всего необходимаго въ данномъ направленіи не сдѣлали, такъ какъ формальности при разрѣшеніи постройки подъѣздовъ и при самой ихъ постройкѣ были упрощены весьма мало. По ходатайству м-ра ф-овъ Госуд. Совѣтъ въ Выс. утв. мнѣніи 2 мая 1895 г. предоставилъ м-ру пут. сообщ. выработать новыя правила о порядкѣ сооруженія и содержанія жел. дорогъ мѣстнаго значенія и подъѣздныхъ рельсовыхъ путей. Министръ пут. сообщ. правила выработалъ, но они и до сихъ поръ залеживаются на разсмотрѣніи подлежащихъ вѣдомствъ.

Въ 1892 г. [1]) былъ Высочайше утвержденъ уставъ *перваго общества подъѣздныхъ путей* съ акціонернымъ негарантированнымъ капиталомъ въ 1.000.000 руб. и съ облигаціоннымъ въ 2.000.000 руб. въ цѣляхъ сооруженія въ разныхъ мѣстностяхъ Россіи подъѣздныхъ узкоколейныхъ путей. Это общество 27 іюня 1894 г. [2]) получило разрѣшеніе на сооруженіе *Свѣнцянскаго* пути общаго пользованія отъ ст. Свѣнцяны до ст. Глубокое, 118 верстъ; 23 дек. 1894 г. [3]) разрѣшено сооруженіе *Перновскаго* узкокол. пути съ вѣтвью къ г. Феллину, протяженіемъ 159 верстъ, а 30 дек. 1894 г. [4]) устройство и эксплоатаціи *Житомірскаго* пути (50 верстъ) отъ Житоміра до Бердичева. Въ цѣляхъ полученія средствъ для ихъ постройки о-ву разрѣшалось реализовать своимъ распоряженіемъ облигаціонный капиталъ, не превышающій въ сложности двухъ третей стоимости сооруженія этихъ трехъ путей. Въ силу этого м-ръ ф-овъ разрѣшилъ къ выпуску 5% облигаціи, подлежащія купонному налогу, на 1.252.200 р. кр. нар. для Свѣнцянскаго уч., 1.749.600 р. для Перновскаго и 609.200 руб. для Житомірскаго. Высоч. утв. пол. к-та м-овъ 17 марта 1895 г. [5]) о-ву было разрѣшено уве-

[1]) П. С. З. № 8465.
[2]) П. С. З. № 10849.
[3]) П. С. З. № 11186.
[4]) П. С. З. № 11203.
[5]) П. С. З. № 11463.

личить свой основный капиталъ на 3.000.000 руб. кр., съ тѣмъ чтобы изъ нихъ 1.000.000 р. было реализовано путемъ выпуска акцій и 2.000.000 р. путемъ выпуска облигацій, а 12 мая 1896 г.[1]) о-ву уже была разрѣшена постройка новыхъ подъѣздовъ: а) отъ ст. Юрковки Ю.-Западныхъ ж. дор. до г. Ямполя, протяженіемъ около 73 верстъ и отъ полустанка Рудница тѣхъ же дорогъ до ст. Голта и съ вѣтвями къ сахарнымъ заводамъ Бершадскому и Могилянскому, протяженіемъ до 205 верстъ. Капиталъ этихъ путей было разрѣшено 21 февр. 1897 г. образовать путемъ выпуска облигацій не въ размѣрѣ $^2/_3$, а $^4/_5$ всего строительнаго капитала, а 2 мая 1897 г. [2]) разрѣшено было Рудницкій подъѣздной путь довести только до Ольвіополя, уменьшивъ его до 195 верстъ. Того же 21 февр. 1897 г.[3]) капиталъ о-ва вновь было позволено увеличить на 3.000.000 р. (1.000.000 акціями и 2.000.000 р. облигаціями), а 6 іюня 1897 г.[4]) разрѣшено вновь сооруженіе *Бердичевско-Яновскаго* пути, протяженіемъ съ вѣтвями въ 110 верстъ. Для сооруженія бершадско-устьинскаго (Рудница-Ольвіополь) пути м-ръ ф-овъ разрѣшилъ реализовать 5%-ыя облигаціи на сумму 3.184.000 р.[5]) 21 ноября 1897 г. разрѣшено соорудить линію отъ ст. *Свѣнцяны* Спб.-Варшавск. ж. д. до ст. Поневѣжъ Л.-Роменской ж. д. протяженіемъ въ 174 вер. (съ вѣтвями) и стоимостью въ 2.784.000 р. [6]). Въ 1898 г. на помощь о-ву уже приходитъ госуд. казначейство. Именно, 1 іюля 1898 года [7]) разрѣшается сооруженіе дороги отъ ст. Феллинъ до г. Ревеля съ вѣтвью на Вейсенштейнъ, протяженіемъ 158 верстъ, при чемъ правительство обязалось выдавать въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ по открытіи движенія безпроцентныя ссуды, всего на сумму 164.000 р. въ постепенно понижающимся размѣрѣ (отъ 30.000 р. въ первый годъ до 3.000 руб. въ послѣдній), съ тѣмъ чтобы эта ссуда впослѣдствіи (въ теченіе 12 лѣтъ по открытіи движенія) была возвращена посредствомъ выпуска о-вомъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала. 16 авг. 1899 г. м-ръ ф-овъ разрѣшилъ о-ву выпускъ новыхъ 5%-ыхъ облигацій на 2.757.900 р., именно, для сооруженія этого пути [8]). Почти одновременно (1 іюня 1898 г.[9]) о-ву разрѣшено было соорудить нѣкоторые подъѣздные пути въ районахъ

---

[1]) П. С. З. № 12927.
[2]) П. С. З. № 14030.
[3]) П. С. З. № 13777.
[4]) П. С. З. № 14273.
[5]) Указатель 1898 г. № 38, стр. 612 (23 іюня 1898 г.).
[6]) П. С. З. № 14669.
[7]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1503.
[8]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1915.
[9]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1453.

Юго-Западныхъ ж. дорогъ, именно: 1) отъ ст. Калиновка до ст. Грайворонъ бершадско-устиньскаго пути съ вѣтвью до Винницы, протяженія около 220 верстъ и 2) отъ разъѣзда Чечельникъ того же пути до мѣстечка Чечельникъ Подольской губ., 13 верстъ. Обѣ эти дороги должны были строиться такимъ образомъ, чтобы впослѣдствіи ихъ можно было передѣлать въ ширококолейныя. Для сооруженія этихъ путей акц. капиталъ о-ва разрѣшено съ 3 мил. руб. увеличить до 5 мил. руб. и выпустить 5%-ыхъ облигацій на 4.491.500 р. нар.[1]). Двухъ своихъ послѣднихъ займовъ—о-во немогло размѣстить, почему госуд. банкъ выдалъ подъ нихъ ссуды въ размѣрѣ 75% съ ихъ нариц. стоимостью (въ 1899 г.). Реализація акцій о-ва (выдававшаго дивидендъ въ размѣрѣ не было 3—4%) также оказалась невозможной, и госуд. казначейство пришло о-ву на помощь, купивъ на 1.654.600 р. нар. этихъ акцій по курсу 65 за 100, и 11 апр. 1900 г. въ составъ правленія о-ва введены были директора отъ правительства [2]). Въ 1901 г. уставъ снова былъ измѣненъ и отдѣльнымъ сооруженнымъ линіямъ общества присвоено было право имѣть свое собственное отдѣльное наименованіе [3]). Въ настоящее время (1902 г.) о-во находится наканунѣ краха и существуетъ только съ помощью казенныхъ ссудъ, безъ чего прекратилась бы и оплата его облигацій. Нѣсколько ранѣе (15 мая 1899 г.) о-ву было разрѣшено измѣнить направленіе пути отъ Ямполя до Юрковки и вести дорогу отъ Ямполя черезъ м. Томашполь и ст. Вапрянку Ю.-Западныхъ ж. дорогъ съ подходомъ къ г. Браилову до соединеніи у ст. Райгородъ съ принадлежащимъ о-ву подъѣзднымъ путемъ Калиновка-Грайворонъ, всего 153 версты (вмѣсто 73), стоимостью 3.213.000 р.[4]).

На этомъ прекращается пока развитіе дѣятельности о-ва. Всего было имъ реализовано на 5.655.000 р. акціонернаго капитала и облигацій:

для Свѣнцянскаго пути	на	1.252.200	р.	кр.	нар.
» Перновскаго »	»	1.749.600	»	»	»
» Житомірскаго »	»	609.200	»	»	»
» Бершадско-Устьинскаго п.	на	3.184.400	»	»	»
» Феллинъ-Ревельскаго »	»	2.757.900	»	»	»
» Калиновка-Грайворонъ »	»	4.491.500	»	»	»
» Свѣнцяны-Поневѣжъ »	»	1.769.800	»	»	»
» Остальныхъ путей »	»	1.695.600	»	»	»
Итого.	.	17.510.200	р.	кр.	нар.

[1]) Указатель 1899 г. № 41, стр. 917.

[2]) Собр. узак. 1900 г. ст. 1347.

[3]) Указатель 1901 г. № 45, стр. 845 и Собр. узак. 1901 г. ст. 942.

[4]) Собр. узак. 1899 г. ст. 2386.

Всѣ эти облигаціонные займы—изъ 5% нариц. и были реализованы по 92 за 100, съ выручкой, слѣд., во 16.109.384 р.; часть ихъ была на сумму 6.647.800 р. пріобрѣтена госуд. казначействомъ [1]). Открытіе сооруженныхъ о-вомъ путей послѣдовало:

1.	Свѣнцяны-Поставы . .	66 вер.	— 11 нояб.	1895 г.
2.	Бердичевъ-Житоміръ . .	50 »	— 19 окт.	1896 »
3.	Поставы-Березвечъ . .	53 »	— 1 іюня	1897 »
4.	Валкъ-Перновъ	117 »	—	1 авг. 1897 »
5.	Феллинъ-Мойзекюль . .	43 »	—	
6.	Рудница-Ольвіополь . .	190 »	— 1 апр.	1899 »
7.	Бердичевъ-Калиновка .	68 »	—	20 іюня 1900 »
8.	Калиновка-Грайворонъ .	205 »	—	
9.	Холоневская-Семки . .	40 »	—	
10.	Гуменное-Винница . .	15 »	—	
11.	Свѣнцяны-Поневѣжъ . .	136 »	— 14 мая	1901 »
12.	Дохно-Чечельникъ-Чечел.	10 »	— 24 іюня	1901 »
13.	Феллинъ-Ревель . . .	141 »	— 1 авг.	1901 »
14.	Алленькюль. Вейсеншт.	12 »	— 1 авг.	1901 »

Итого 1146 верстъ узкоколейныхъ рельсовыхъ путей болѣе или енѣе важнаго значенія, обошедшихся въ 20.973.280 руб. или по 8.300 руб. верста, если считать первые выпуски акцій на .000.000 руб. реализованными по нариц. цѣнѣ и учесть 1% на асходы по акціямъ и облигаціямъ. О степени доходности дооГъ о-ва судить пока очень трудно, въ виду недавняго открытія го линій. Изъ послѣднихъ одна (Бердичевъ - Житоміръ) дала дов. рупный чистый доходъ: въ 1899 г. — 163.130 руб., на версту о.263. р., въ 1900 г. 148.075 р., по 2961 р. на версту, доходъ стальныхъ—пока ничтоженъ (напр. Валкъ - Перновъ - Феллинской ВѣТви въ 1900 г. 91.801 р. по 574 р. на версту, Свѣнцяны-Березвечской—32.085 р. по 207 р. на версту, остальныя линіи работаютъ въ убытокъ), дивидендъ о-во не выдаетъ [2]). Высочайше утвержд. 1-го іюня 1902 г. пол. соед. присутствія о-ву разрѣшена правительственная *безпроцентная* ссуда въ размѣрѣ до 2 мил. руб., съ тѣмъ, чтобы на ея оплату ассигновалась половина дохода акціонеровъ по отчисленіи 3% въ дивидендъ, и чтобы по погашеніи ссуды о-во и впредь дѣлило бы свои доходы съ правительствомъ пополамъ послѣ отчисленія въ дивидендъ 6%. По всей вѣроятности всѣ дороги общества прійдется выкупить въ казну.

Изъ другихъ обществъ для сооруженія ж. дорогъ мѣстнаго значенія наиболѣе крупными являются о-ва: 1) Приморской ж. д.

---

[1]) Дѣло кред. канц. 1899 г. № 22 и 25, отд. 2, ст. 1.

[2]) См. сбор. м. п. с., вып. 65, табл. IX, стр. 20—22, вып. 68, стр. 20, табл. IX.

и 2) Бѣлгородъ-Сумской ж. дороги. Сооруженіе первой дороги было разрѣшено еще 29 іюня 1892 г. [1]) отъ Петербурга до Сестрорѣцка (36 верстъ), инженеру-механику П. А. Авенаріусу. Движеніе на этой линіи (ширококолейной упрощеннаго типа) было открыто 26 ноября 1894 г., а 6 іюля 1895 г. [2]) было Высоч. разрѣшено образовать акціонерное общество Приморской С.-Пет.-Сестрорѣцкой ж. дороги съ вѣтвями для пріобрѣтенія означенной дороги, съ капиталомъ на одну треть въ облигаціяхъ и двѣ трети въ акціяхъ Высоч. утвер. 19 іюня 1898 г. пол. к-та м-овъ [3]) было разрѣшено дорогу продолжать до границы съ Финляндіею съ устройствомъ вѣтвей къ оружейному заводу и ряжевой гавани о-ва въ Сестрорецкѣ протяженіемъ около 5½ верстъ и съ возобновленіемъ означенной гавани и устроить въ Сестрорѣцкѣ между моремъ и рѣкою курортъ, всего стоимостью не болѣе 726.635 руб. дѣйст. за счетъ новаго облигаціоннаго капитала о-ва. Вѣтви эти (всего 8 верстъ) были открыты для движенія въ 1901 году, курортъ приведенъ въ 1902 г. въ совершенно блестящій видъ, и его пытаются сдѣлать даже моднымъ. Послѣднее обстоятельство могло бы сдѣлать со временемъ предпріятіе даже доходнымъ, особенно съ разрѣшеннымъ продолженіемъ дороги въ чертѣ Петербурга (5 верстъ), когда вся дорога составила бы около 49 в. Облигаціи этого общества были реализованы изъ 5% нар. на сумму 600.000 руб. по курсу 95%, на сумму 275.000 руб. по курсу 90%, на сумму 847.800 руб. по курсу 92%, на сумму 907.000 руб. и 1.800.000 руб. по курсу 85%, всего на сумму 4.429.800 руб. съ выручкой въ 3.898.397 руб. или по 88%. Акцій выпущено на 1.400.000 руб. Въ 1902 г. платежи по облигаціямъ о-ва были прекращены, общество наканунѣ краха, и правительству, вѣроятно, придется прійти ему на помощь. *Бѣлгородъ-Сумская* ж. дорога съ вѣтвями (около 145 верстъ) была сооружена акціонернымъ о-вомъ, утвержденнымъ 16 іюня 1898 г. [4]) въ составъ котораго вошли крупные мѣстные землевладѣльцы и сахарозаводчики: кн. Юсуповъ, гр. Сумароковъ-Эльстонъ, П. И. Харитоненко, и инж. Сумовскій. Акціонерный капиталъ о-ва долженъ былъ состоять изъ 2.100.000 р. нар., облигаціонный—изъ 4.200.000 руб. нар., стоимость же дороги была опредѣлена въ 6.573.352 руб., такъ что впослѣдствіи о-ву было разрѣшено увеличить свой облигаціонный капиталъ (Высоч. утвер. 15 мая 1899 г. полож. Соед. Присут. [5]). Концессія давалась на

[1]) П. С. З. № 8797.
[2]) П. С. З. № 11951.
[3]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1590.
[4]) Собр. узак. 1899 г. ст. 1175.
[5]) Собр. узак. 1899 г. ст. 1530.

85 лѣтъ, послѣ чего дорога безплатно должна была перейти въ казну; черезъ 25 лѣтъ со дня утвержденія устава правительство имѣло право выкупить дорогу. Облигаціи о-во выпустило изъ $4^1/_2$% сперва на сумму 4.200.000 р., реализованныя по курсу $95^1/_8$%. Второй же выпускъ на 576.200 руб. было разрѣшено реализовать по курсу 83—85 за 100 [1]), но эта реализація даже по курсу 83 за 100 состоялась до сихъ поръ всего на сумму 148.800 р. нар. Оплата акціонернаго капитала производилась очень туго, и м-ву ф-овъ нѣсколько разъ приходилось таковую отсрочивать [2]). Дорога уже окончена (ок. 140 в.) и открыта для движенія. Мѣстное значеніе ея, внѣ всякаго сомнѣнія, очень серьезно и при хорошемъ хозяйничаньѣ она должна дать солидный доходъ и обезпечить оплату затраченнаго въ нее капитала (около 47.000 р. на версту дѣйств.). Измѣненіе въ уставѣ—15 ноября 1899 г. [3]). Въ настоящее время (1902 г.) о-во хлопочетъ о разрѣшеніи ему соорудить новую линію, составляющую спрямленіе между Харьковомъ и Москвою.

Значеніе другихъ путей, носящихъ мѣстный характеръ, гораздо менѣе серьезно. Обществъ для сооруженія ихъ, начиная съ 1897 г., образуется множество. Всѣ они составляютъ свои капиталы безъ гарантіи правительства, треть капиталовъ—въ акціяхъ, двѣ трети—въ облигаціяхъ. Черезъ извѣстн. промежутокъ времени (около 80—85 лѣтъ) дороги безплатно должны перейти въ казну, и сохраняется право на ихъ выкупъ во всякое время или же черезъ изв. промежутокъ времени (20—25 лѣтъ) за опредѣленное вознагражденіе, вычисляемое на основаніи доходности дорогъ въ послѣдніе передъ выкупомъ годы.

Образовывались о-ва и до 1897 г. Такъ 3 ноября 1895 г. Высоч. утв. пол. к-та м-овъ [4]) разрѣшено было бар. Корфу передать *Ириновскому* промышленному о-ву право на сооруженіе отъ принадлежащаго ему Ириновскаго подъѣздного пути [5]) до ст. Шереметевки, съ вѣтвями и отъ ст. Пороховые до с. Колтуши Шлиссельбурскаго уѣзда (около 30 верстъ). Акц. капиталъ о-ва, на 1 янв. 1902 г.—опредѣлялся въ 2.151.841 р. акціями и 980.375 р. облигаціями (за погашеніемъ изъ первоначальныхъ двухъ выпусковъ ихъ на 500.000 р. каждый). Стоимость собственно дороги опредѣлена въ 1.368.290 р. Дорога въ 1897 г. дала 25.021 р. чистой прибыли, на версту 465 р., въ 1898 г.—27.121 р., 452 р. на вер-

---

[1]) Дѣло Кред. Кан., отд. II, ст. 1 № 22 за 1901 г.

[2]) Указатель 1900 г. № 41, 1901 г. №№ 15 и 30.

[3]) Собр. узак. 1900 г. ст. 197.

[4]) П. С. З. № 12095.

[5]) Руск. госуд. кредитъ, т. II, стр. 411.

сту, въ 1899 году—3645 р., на версту 65 р., въ 1900 году убытокъ 28.350 р., въ 1901 г. прибыль 37.561 р. [1]). Въ 1902 г. о-во задолжало госуд. банку уже 500.000 р., и былъ поднятъ вопросъ объ образованіи новаго акц. о-ва собственно для эксплоатаціи ж. дороги, безъ принадлежащаго теперь о-ву стекольнаго, кирпичнаго и торфяного заводовъ.

21 апрѣля 1895 года Высоч. утвержденъ уставъ [2]) о-ва *Орѣховскаго* подъѣздного пути (отъ ст. Орѣхово М.-Нижегородской ж. дороги до с. Ильинскій погостъ Богородскаго уѣзда Московской губ., всего до 37 верстъ съ капиталомъ въ 1.000.000 р. кр. дѣйств.. 2 мая 1897 г. [3]) было разрѣшено сооружать подъѣздъ широкою колеею и съ этою цѣлью увеличить строительный капиталъ до 1.336.666 р. кр. дѣйств., считая въ томъ числѣ и %-ы за время постройки. Дорога была открыта для движенія 1 мая 1890 года (всего 38 верстъ [4]) Орѣховское о-во выпустило два облигац. займа, первый на 900.000 р. по курсу 89 и второй на 285.000 руб. по курсу 93 за 100, оба изъ 5% нар. Доходъ дороги въ первый годъ ея эксплоатаціи опредѣлился суммою всего 6.536 руб. или по 172 руб. на версту [5]), акц. капиталъ составляетъ 300.000 рублей и уже въ 1902 году предпріятіе оказалось совершенно несостоятельнымъ [6]). Затѣмъ слѣдуетъ одно за другимъ: 1) о-во *Либаво-Газенпотской* желѣзн. дороги (10 мая 1896 года [7])—45 верстъ съ капиталомъ въ 1.174.400 р., изъ нихъ въ 5%-хъ облигаціяхъ 880.800 р. нар. (реализованы по курсу 90), дорога открыта для движенія 13 февр. 1898 г., строительный капиталъ общества было разрѣшено имѣть 1/4 въ акціяхъ, 3/4 въ облигаціяхъ, эксплоатація дороги даетъ убытокъ; 2) о-во «*Московское подъѣздныхъ путей въ Россіи*» (31 мая 1896 и 7 февраля 1897 г. [8])—съ капиталомъ въ 1.543.359 р. (478.959 р. въ акціяхъ и 1.064.400 руб. въ облигаціяхъ),—для сооруженія линіи Рязань-Тума (85 верстъ). Облигаціи этого о-ва были выпущены въ 1898 г. изъ 5% нар. по курсу 91 за 100. 4 февраля 1899 г. [9]) тому же о-ву было предоставлено продолжать линію отъ Тумы до Владиміра (110 верстъ) и соорудить новый путь отъ

---

[1]) Отч. общества за 1897 г. стр. 12, за 1898 г. стр. 10—12; за 1899 г. стр. 12 и 18; за 1900 г. стр. 30, за 1901 г. стр. 39.

[2]) П. С. З. № 11571.

[3]) П. С. З. № 14026.

[4]) Стат. сбор. вып. 61, стр. 4.

[5]) Стат. сбор. м. п. с., вып. 68 стр. 21 табл. IX.

[6]) «Новое Время», 1902 г., № 9536.

[7]) П. С. З. № 12919.

[8]) П. С. З. № 13044 и 13712.

[9]) Собр. уз. 1899 г. ст. 1016.

г. Лихвина Калужской губ. до Тулы (около 103 верстъ). Въ 1899 г. реализовано облигацій о-ва для этой цѣли на 2.236.000 р. по курсу 90 за 100 изъ 5% нариц. Новый уставъ о-ва утвержденъ 9 іюня 1899 г. [1]), цѣлью его опредѣлена постройка и эксплоатація подъѣздныхъ и вообще второстепенныхъ широко и узкоколейныхъ ж. дорогъ общаго и частнаго пользованія, эксплоатація лѣсныхъ и торфяныхъ богатствъ въ районѣ сооружаемыхъ о-мъ путей, а также изготовленіе, эксплоатація и продажа переносныхъ жел. дорогъ. Акціонерный капиталъ о-ва доведенъ былъ до *2.000.000* р. 4 іюня 1901 г. [2]) разрѣшено о-ву сооруженіе новой вѣтви *Тула-Елатьминской* (100 верстъ), для чего реализованъ новый 5% облигац. заемъ о-ва на 2.500.000 руб. по курсу 82 за 100. Открытъ для движенія пока только путь Рязань-Тума-Владиміръ, съ наименованіемъ его Рязань-Владимірской ж. д.; 3) о-во *Новозыбковскаго* подъѣзднаго пути (16 іюня 1898 г. [3]) въ Черниговской губ. до г. Новгородъ-Сѣверска отъ ст. Новозыбковъ Полѣсскихъ жел. дорогъ, до 120 верстъ съ вѣтвями, съ акціонернымъ капиталомъ въ 1.000.000 р., облигаціоннымъ не свыше 3.000.000 руб. (реализованы изъ 4½% нариц. по курсу 90 за 100), путь этотъ уже открытъ для движенія, всего до 124 верстъ; 4) о-во *Лифляндскихъ* подъѣздныхъ путей (16 іюня 1898 года [4]), до 195 верстъ, отъ Маріенбурга до ст. Валкъ Псковско-Рижской ж. дор. и Альтъ-Шваненбургъ до Штокмансгофъ Риго-Орловской жел. дор., капиталъ—1 мил. руб. въ акціяхъ и до 3.000.000 руб. въ облигаціяхъ (реализованъ изъ 5% нариц. по 93¼ за 100). Капиталъ этихъ дорогъ было разрѣшено увеличить въ 1901 году, а дороги (до 199 верстъ) были открыты для движенія въ 1902 году; 5) *Марковскій* узкоколейный путь до 21 версты отъ дер. Марки до уѣзднаго гор. Радимина, съ переходомъ въ казну черезъ 60 лѣтъ по капитализаціи изъ 5% одной трети средняго валового дохода за послѣдніе три года передъ выкупомъ (3 декабря 1898 г. [5]) Этотъ путь былъ пріобрѣтенъ учрежденнымъ 18 февр. 1899 г. акц. обществомъ *для постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ жел. путей въ Привислянскомъ краѣ* съ акц. капиталовъ въ 1.000.000 [6]); 6) о-во *Мелекесскаго* подъѣзднаго пути (13 іюня 1899 г. [7])—около Симбирска, 82 версты, широкой колеи съ акціонернымъ капиталомъ въ 800.000 р. и облигаціоннымъ въ 2.132.000 р.

---

[1]) Собр. уз. 1899 г. ст. 2143.
[2]) Собр. уз. 1901 г. ст. 1848.
[3]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1133.
[4]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1143.
[5]) Собр. узак. 1899 г. ст. 561.
[6]) Собр. узак. 1899 г. № 75, ст. 1011.
[7]) Собр. узак. 1899 г. ст. 1194.

(реализованъ Петербургско-Азовскимъ банкомъ по 90 за 100); 7) о-во Варшавскаго подъѣзднаго пути *Яблонна-Ваверъ* (31 дек. 1899 г.[1]) до 32 верстъ (концессія на 60 лѣтъ, выкупъ черезъ 20 лѣтъ), акціонерный капиталъ 170.000 р. нариц., облигаціонный не свыше 510 000 р. нариц. О-во пріобрѣло концессію на дорогу отъ пор. Кесновенко, получившаго таковую 26 іюня 1898 г.[2]). 11 марта 1901 г. капиталъ этотъ было разрѣшено увеличить до суммы, необходимой для полученія 802,926 р. дѣйств. въ цѣляхъ сооруженія дороги съ тѣмъ, чтобы акціонерный капиталъ=1/4, а облигаціонный 3/4 всего капитала[3]). Облигаціи о-ва (на 510.000 р.) были реализованы по курсу 90 за 100 изъ 5% нариц. Дорога (26 верстъ) открыта въ 1902 г. для движенія; 8) о-во *Виляновской* ж. дор. отъ г. Варшавы до дер. Виляновъ съ акціонернымъ капиталомъ въ 300.000 р. (11 марта 1896 г.[4]). Капиталъ этотъ съ трудомъ и разными отсрочками собиравшійся[5]) Высоч. утвержд. пол. к-та м-овъ 1 мая 1898 года повелѣно было уменьшить до 200.000 рублей.[6]). 26 ноября 1899 года уставъ о-ва былъ измѣненъ[7]) и затѣмъ оно было слито съ *Гроецкимъ* подъѣзднымъ путемъ[8]) (Варшава-Гора Кальварія[9]) и вмѣстѣ съ подъѣздомъ Яблонна-Ваверъ вошелъ въ составъ Варшавскихъ узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей съ механическими и живыми двигателями, всего до 100 в.; 9) *Нижне-Крынская вѣтвь* (11 іюня 1900 г.[10]), *Государевъ-Байракская* (8 в.), *Желтоводская* (9 верстъ), *Юскинская* (11 в.) и *Жилловская* (8 верстъ) вѣтви[11]), сооруженныя частными обществами, эксплоатирующими угольныя копи, въ районѣ Екатерининской ж. д., съ погашеніемъ строительной стоимости доходами вѣтвей, послѣ чего онѣ переходятъ руки Екатерининской ж. д.[12]); 10) *Стародубскій* узкок. путь отъ Унечи до Стародуба (32 версты), открытъ для движенія 4 февр. 1900 г.; 11) *Звенигородскій* ширококолейный подъѣздной путь отъ ст. Голицыно М.-Брестской ж. д. до г. Звенигорода и Саввино-Сторожевскаго монастыря, сооружается

---

1) Собр. узак. 1900 г. ст. 664.
2) Собр. узак. 1898 г. ст. 1745.
3) Собр. узак. 1901 г. ст. 1195.
4) П. С. З. № 12646.
5) Указатель 1897 г. № 48, 1898 г. №№ 12—41.
6) Собр. узак. 1898 г. ст. 869,
7) Собр. узак. 1900 г. ст. 73.
8) Собр. узак. 1901 ст. 1903.
9) Собр. узак. 1899 г. ст. 2045 (9 іюля).
10) Собр. узак. 1900 г. № 117 ст. 2502.
11) Собр. узак. 1901 г. 13 мая и 4 іюня, ст. 1070,1579 и 1814.
12) Объ этихъ вѣтвяхъ см. *Вѣст. фин.* 1901 г. № 25.

на частныя средства г. Мансфельда (15 мая 1899 года [1]); 12) узкоколейный подъѣздной путь отъ г. *Батума* до мѣстности Копандиди, 10 верстъ, на частныя средства Батумскаго купца Салерни безъ всякихъ пособій и льготъ со стороны правительства и безъ права принудительнаго отчужденія земель и имуществъ, потребныхъ подъ этотъ путь (6 іюня 1897 года [2]); 13) подъѣздные узкоколейные пути къ *Закавказской* ж. дор. около 40 верстъ въ Кутаиской губ.—на частныя средства мѣстнаго землевладѣльца кн. Г. Д. Церетели, безъ пособій со стороны казны, но съ правомъ на отчужденіе земель и имуществъ (28 апр. 1899 г. [3]); 14) *Пулковскій* подъѣздной путь 17 верстъ (электр.) отъ Петербурга до Пулкова; 15) о-во *Гербы—Ченстоховскій* ж. д., 17 верстъ узкокол., съ электр. тягой; 16) 1 мая 1898 г. «о-во *городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи*» съ капиталомъ въ 500.000 р. акціями [4]). Измѣненіе въ уставѣ—15 апр. 1899 г. [5]). О-ву въ этомъ же году было разрѣшено соорудить подъѣздъ отъ ст. Клинъ Николаевской ж. дор. до слободы Стрѣлецкой и Теряевой Московской губ. [6]). Подъѣзды пока эти не сооружены; 17) о-во *Томашевской* ж. д. отъ ст. Холмъ Привислянской ж. д. до мѣстечка Белжецъ на Австрійской границѣ съ вѣтвью къ г. Люблину (16 іюня 1898 г. [7]) съ капиталомъ въ 5.000.000 р. акціями и 5.000.000 руб. облигаціями. 13 іюня 1899 г. разрѣшено было капиталъ этой дороги принять въ 3.000.000 руб. акціями и не болѣе 8.500.000 р. облигаціями [8]). Дорога эта такъ и не сооружена за невозможностью для общества собрать необходимые капиталы; 18) о-во *Ялта-Бахчисарайской* жел. дор. утвержденное 16 іюня 1898 г. на основаніи концессіи, данной г. Гартману и К°; такъ и несостоялось за невозможностью собрать необходимые капиталы; 19) О-во *Друскеникскаго* подъѣздного пути отъ ст. Порѣчье Петербургско-Варшавской ж. д. до м. Друскеники (18 іюня 1899 г. [10]), также не соорудило своего пути; 20) «Россійское о-во водныхъ, шоссейныхъ и второстепенныхъ рельсовыхъ путей» (образованное въ 1899 г. изъ Елецко-Ростовско-Донского пароходо-промышленнаго

---

[1]) Собр. у 1899 г. ст. 2144.
[2]) П. С. З. № 14272.
[3]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1556.
[4]) Собр. узак. 1898 г. № 62 ст. 849.
[5]) Собр. узак. 1899 г. № 68 ст. 927.
[6]) Собр. узак. 1899 г. № 126 ст. 1980.
[7]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1151.
[8]) Собр. узак. 1899 г. ст. 1910.
[9]) Собр. узак. 1898 г. № 90 ст. 1111.
[10]) Собр. узак. 1899 г. ст. 1838.

общества) получило 4 февраля 1899 г. [1]) концессію на сооруженіе ширококолейнаго пути отъ Одессы до Аккермана (75 в.). Это о-во сдѣлало попытку реализовать свои облигаціи на 5.240.000 р. нариц. и изъ 5% по 90 за 100 черезъ Вавельберга, но попытка эта не увѣнчалась успѣхомъ, и дорога эта до сихъ поръ также не сооружена; 21) *Петроковско-Сулеевскій* подъѣздной путь, разрѣшенъ 19 марта 1899 г. землевл. Псарскому [2]); 22) *Общество загородныхъ недвижимостей и дорогъ* (въ Петербургѣ), которому 15 мая 1899 г. разрѣшено было соорудить подъѣздъ отъ Петербурга до с. Токсова Шлиссельбургскаго уѣзда [3]), 25 верстъ, электр., поступаетъ черезъ 90 лѣтъ безплатно въ казну; 23) о-во *Кахетинской* ж. д. отъ разъѣзда В. Авчалы Закавказской ж. д. до с. Сакобо Тифлисской губ.—10 марта 1900 г. [4]); 24) ширококолейный подъѣздной путь отъ свекл. завода В.-Бобрикъ Сумского уѣзда до соединенія съ Сумско-Бѣлгородской ж. д.,—8 верстъ, на частныя средства гр. Апраксиной, но съ правомъ принудительнаго отчужденія земель, тоже 10 марта 1900 года [5]); 25) *о-во Ржищевской* ж. д. отъ ст. Христиновка Ю.-Западныхъ ж. д. до м. Ржищевъ на правомъ берегу Днѣпра Кіевской губ. съ капиталомъ въ 2.112.500 р. нар. акціями и 6.337.500 р. облигаціями (30 марта 1900 года) [6]). Дѣло это также не пошло; 26) *о-во Мальцевскихъ* ж. дорогъ—11 іюня 1900 г. [7]), для пріобрѣтенія и эксплоатаціи принадлежащей Мальцевскому акц. о-ву сѣти узкоколейныхъ ж. д. частнаго пользованья, развитія и переустройства ихъ въ цѣляхъ приспособленія къ общественному пользонію, переустройства нѣкоторыхъ изъ нихъ въ ширококолейныя и проложенія новыхъ вѣтвей; 27) узкок. путь отъ ст. *Стремешицы* Привислянскихъ ж. дор. до копей «Мортимеръ»—4 версты (11 марта 1901 года за счетъ акц. о-ва каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ Сосновицахъ, съ уплатой о-ву затраченнаго капитала (безъ начисленія процентовъ)—изъ доходовъ вѣтви; 28) о-во *Плоцкой* ж. д. (отъ ст. Новогеоргіевскъ Привислянскихъ ж. дор. до г. Плоцка)—4 іюня 1901 г. [8]); 29) о-во *Токмакской* жел. дор. 4 іюня 1901 года [9]), также еще не состоявшееся;

---

[1]) Собр. узак. 1899 г. ст. 851.
[2]) Собр. узак. 1899 г. ст. 2083.
[3]) Собр. узак. 1899 г. ст. 2243.
[4]) Собр. узак. 1900 г. ст. 1240.
[5]) Собр. узак. 1900 г. ст. 1257.
[6]) Собр. узак. 1900 г. ст. 1258.
[7]) Собр. узак. 1900 г. ст. 1177.
[8]) Собр. узак. 1901 г., ст. 1816.
[9]) Собр. узак. 1901 г. ст. 1921.

30) о-во *Вольмарскаго* подъѣзд. пути отъ мѣстечка Смильтенъ до гавани Гайнамъ на Рижскомъ побережьи, 110 верстъ. Въ этотъ счетъ не вошли трамваи и пути съ электрической тягой (наприм. о-во Кіево-Броварскаго электрическаго трамвая, о-во Лодзинскаго, Згержскаго и Пабіаницкаго электр. трамвая) и конной тягой, также общество «Паровозъ», имѣющее цѣлью сооруженіе для частныхъ лицъ подъѣздныхъ путей частнаго пользованія. Какъ видимъ, число сооруженныхъ подъѣздовъ въ м-во С. Ю. Витте поразительно возрастаетъ, вмѣстѣ съ общимъ ростомъ жел. дорогъ, при чемъ образуются частныя общества спеціально съ цѣлью постройки этихъ путей. Общества эти собираютъ однако строительные капиталы съ большимъ трудомъ, постепенно откладываются правительствомъ и сроки собранія этихъ капиталовъ и сроки открытія движенія на сооружаемыхъ вѣтвяхъ. Нѣкоторыя общества и вовсе къ сооруженію еще не приступили, возможно, что сооруженіе другихъ и вовсе не состоится или потребуетъ привлеченія новыхъ капиталовъ,—можетъ быть казенныхъ пособій или пріобрѣтенія ихъ облигацій государственнымъ казначействомъ. Было построено на самомъ дѣлѣ и строилось въ 1898—1902 г.г.:

1)	Участки Ириновской ж. д.	10	верстъ
2)	Рязань-Тумы Московскаго о-ва	82	»
3)	Либава-Газенпотъ	45	»
4)	Орѣхово-Ильинскій погостъ.	38	»
5)	Стародубскій узк. путь	33	»
6)	Мелекескій ширококол. путь	85	»
7)	Лифляндскій путь	199	»
8)	Новозыбковскій путь	124	»
9)	Тумы-Владиміръ Моск. о-ва	125	»
10)	Марковскій подъѣздъ	18	»
11)	Пулковскій »	16	»
12)	Варшавы-Яблонна и Ваверъ.	26	»
13)	Бѣлгородъ-Сумы (широк.)	140	»
14)	Сестрорѣцкая (широк.)	41	»
15)	Перваго о-ва подъѣзд. путей. . . .	1146	»

Всего 2128 верстъ новыхъ рельсовыхъ путей, изъ коихъ 266 верстъ широкой колеи, что вмѣстѣ съ сооруженными девятью частными о-вами (12.500 верстъ) составитъ 14628 верстъ. Всего было выпущено обществами подъѣздныхъ путей облигацій на сумму 42.797.000 р., съ выручкой въ 38.891.580 р. или 90,89%, результатъ очень удачный. Окупятъ ли себя всѣ эти сооруженныя линіи—вопросъ будущаго. По всей вѣроятности большая часть ихъ будетъ пріобрѣтена тѣми крупными жел. дорогами, къ которымъ онѣ примыкаютъ.

Другія разовьются въ болѣе или менѣе крупныя ж. д. общества (напр. Московское, соорудившее уже теперь большую линію Владиміръ-Рязань), третьи потерпятъ крахъ, и ихъ прійдется, какъ всегда, пріобрѣтать въ казну на болѣе или менѣе невыгодныхъ для нея условіяхъ (къ этому результату, очень можетъ быть, прійдетъ 1-ое общество подъѣздныхъ жел. дорогъ, дѣла котораго весьма не блестящи, облигаціи котораго уже пришлось покупать въ казну, а въ составъ правленія его вводить правительственныхъ директоровъ). Въ общемъ же развитіе подъѣздныхъ путей необходимо привѣтствовать и желать всякаго преуспѣянія частнымъ лицамъ и обществамъ, взявшимся за осуществленіе этой важной и насущной задачи. Къ сожалѣнію на особые доходы отъ этихъ путей разсчитывать невозможно, отсюда трудность собранія необходимыхъ для сооруженія ихъ капиталовъ. Многія изъ разрѣшенныхъ и перечисленныхъ выше обществъ, какъ мы видѣли, не могли состояться, и затѣянные ими пути не вышли изъ области проэктовъ.

Особнякомъ отъ всѣхъ этихъ предпріятій стоятъ частныя общества (возникшія въ 1895 г.) для сооруженія рельсовыхъ и шоссейныхъ путей въ Персіи. Съ Персіей давно уже заключенъ договоръ, по которому преимущественное право сооруженія въ ней жел. дорогъ предоставлено русскимъ обществамъ, но таковыя, не смотря на большіе барыши, которые могла бы сулить дорога къ Персидскому заливу, у насъ долгое время не могли образоваться, хотя еще въ 1870 г. инженеръ С. Е. Палашковскій составилъ подробный проэктъ жел.-дор. пути отъ порта Энзели на Каспійскомъ морѣ къ Индійскому океану, а въ 1891 г. П. М. Романовъ намѣчалъ проэктъ жел.-дор. пути черезъ Азарбайджанскую провинцію [1]). Въ 1895 г. возникаетъ о-во *Энзели-Казвинской* ж. д. во главѣ съ Л. С. Поляковымъ, братомъ извѣстнаго нашего ж.-д. дѣятеля конца 1860-ыхъ и 1870-ыхъ г.г. Въ 1898 г. этому о-ву было разрѣшено вести *колесный* путь, продолжая его отъ Казвина до Тегерана и съ переименованіемъ въ о-во *Энзели-Тегеранской* дороги, увеличивъ капиталъ до 4.100.000 руб. [2]). Для сооруженія этихъ дорогъ правительство дало средства, пріобрѣтя въ казну $4^1/_2$%-ыя облигаціи Энзели-Казвинской дороги на 1.917.750 руб., и Энзели-Тегеранской на 2.140.750 руб. Сооруженіе колесной дороги въ настоящее время уже окончено, при чемъ по общимъ отзывамъ оно произведено невозможно плохо, а плата, взымаемая за пользованіе дорогой чрезвычайно высока, къ сооруженію же желѣзной дороги такъ и не приступили. Ограничиться этими путями совершенно невозможно. Мы какъ будто бы

[1]) *Курмаковъ.* Торговые и промышленные интересы Россіи, Спб. 1901 г.
[2]) Собр. узак. 1898 г. ст. 1295. Объ этой дорогѣ *Вѣст. фин.* 1895 г. № 24.

нарочно ждемъ, пока англичане захватятъ Ю.-Персію, заставивъ насъ довольствоватся вліяніемъ въ Сѣверной, ни на что намъ не нужной. Русское правительство оказало крупное пособіе персидскому, давъ ему взаймы сперва 22 мил. руб., а затѣмъ 10 мил. руб., оплата которыхъ обезпечена всѣми таможенными сборами Персіи, кромѣ таможенныхъ сборовъ *Южныхъ Портовъ*, т. е. опять-таки именно кромѣ тѣхъ, которые наиболѣе цѣнны. Въ иностранныхъ газетахъ постоянно проскальзываютъ извѣстія о сооруженіи въ ближайшемъ будущемъ русскими ж. д. къ Персидскому заливу, намъ прямо подсказываютъ, что надо дѣлать, но, къ сожалѣнію, досихъ поръ эти извѣстія не оправдываются. Если мы нашли нужнымъ и возможнымъ выбросить сотни милліоновъ рублей почти безъ пользы на Манчжурскую дорогу, то во сколько же разъ была бы дешевле и полезнѣе дорога къ Персидскому заливу! Она не сулила бы никакихъ политическихъ осложненій (Персія—не Китай), транзитное значеніе ея не меньше Манчжурской, а Персія—дѣйствительно богатый и неотъемлемый у насъ рынокъ для сбыта нашихъ товаровъ. Здѣсь истинно широкое поприще для предпріимчиваго частнаго о-ва (вродѣ нашего о-ва Владикавказской ж. д.), и не жаль даже крупнаго пособія ему со стороны госуд. казначейства.

Если судить по количеству верстъ ж. дор., сооруженныхъ въ министерство С. Ю. Витте частными обществами, то можно предположить, что онъ являлся убѣжденнымъ противникомъ казеннаго жел.-дор. хозяйства, ибо не въ одинъ періодъ нашей исторіи дѣятельность частныхъ ж. д. обществъ не была столь обширна, какъ при Витте. На самомъ дѣлѣ однако такое заключеніе было бы совершенно несправедливо: съ тою же энергіей, съ какою шло сооруженіе новыхъ рельсовыхъ путей частными обществами, у другихъ частныхъ обществъ одна за другою выкупались важнѣйшія старыя линіи, и въ рукахъ казны сосредоточивалась все болѣе и болѣе внушительная сѣть жел. дорогъ. Мы видѣли [1]), что уже при Вышнеградскомъ, благодаря настойчивости того же Витте, тогда директора департамента ж. д. дѣлъ, выкупъ ж. дорогъ изъ рукъ частныхъ о-въ быстро пошелъ впередъ, и казна за какихъ-нибудь шесть лѣтъ сосредоточила въ своихъ рукахъ 5.456 верстъ рельсовыхъ путей, принадлежавшихъ раньше 10 различнымъ о-вамъ. Задача состояла въ томъ, чтобы посредствомъ централизаціи управленія находящихся въ связи линій поднять ихъ чистую доходность. Поэтому для выкупа дорогъ въ извѣстномъ порядкѣ должно было выработать опре-

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ т. II, стр. 396—397.

дѣленный планъ, сообразуясь однако со сроками, установленными въ уставахъ той или другой дороги. Выкупъ въ казну одной линіи предрѣшалъ выкупъ и другой, съ ней смежной, разъ объединеніе ихъ эксплоатаціи сулило извѣстныя выгоды.

Въ 1891 г. была выкуплена въ казну Курско-Харьково-Азовская ж. д. [1]), продолженіемъ которой на сѣверъ являлась *Московско-Курская* ж. д. Послѣдняя была одною изъ самыхъ доходныхъ жел. дор., акціонерный капиталъ ея гарантированъ не былъ, срокъ выкупа наступилъ 1 авг. 1891 г. Естественно, что еще И. А. Вышнеградскій считалъ цѣлесообразнымъ для правительства воспользоваться своимъ правомъ и еще въ 1890 г. входилъ по этому поводу на Высочайшее благовозрѣніе [2]). Однако «вслѣдствіе обстоятельствъ, независѣвшихъ отъ финансоваго вѣдомства, осуществленіе предположеній м-ва ф-овъ по сему дѣлу замедлено было возникшими по поводу онаго сношеніями», читаемъ въ оффиціальной бумагѣ. Дѣло въ томъ, что владѣльцамъ акцій этой дороги, завѣдывавшимъ дѣлами ея и получавшимъ отъ этого крупныя выгоды, нисколько не улыбалась перспектива выкупа дороги въ казну, а такъ какъ м-во ф-овъ ссылалось на *необходимость* этого выкупа въ виду перехода въ казну К.-Х.-Азовской дор. и предстоящаго перехода Донецкой ж. д., правильную эксплоатацію которыхъ безъ владѣнія М.-Курской линіей нельзя было организовать, то предсѣдатель правленія М.-Курск. дор. А. И. Мамонтовъ вошелъ въ соед. присутствіе департамента госуд. экономіи госуд. совѣта и комитета министровъ, куда дѣло о выкупѣ дороги было внесено м-ами ф-овъ (С. Ю. Витте) и путей сообщенія (Кривошеинымъ),—съ предложеніемъ капитализировать изъ 5% получающійся акціонерами о-ва чистый доходъ и, образовавъ въ этой суммѣ новый акціонерный капиталъ, произвести разсчетъ съ акціонерами о-ва М.-Курской ж. д., принять на новое о-во уплату процентовъ и погашенія по всему строительному капиталу М.-Курской, Курско-Харьково-Азовской и Донецкой ж. д., соорудить въ теченіе трехъ лѣтъ второй путь отъ Москвы до Харькова и 50 верстъ подъѣздныхъ путей къ Донецкой дорогѣ и учредить каботажное судоходство вдоль береговъ Чернаго и Азовскаго морей. Новое общество предлагало, за отчисленность 5% на его акціонерный капиталъ, всѣ прибыли дѣлить пополамъ съ правительствомъ, срокъ же выкупа предпріятія отдалить на 20 лѣтъ. Предложеніе было, конечно, выгодно для казны, но исполненіе обѣщаемаго ровно ничѣмъ инымъ не гарантировано, какъ доходами же новаго предпріятія, еслибы оно оказалось дѣйствительно доходнымъ. Но въ этомъ послѣднемъ случаѣ,

[1]) Русск. госуд. кредитъ, т. II, стр. 382—390.
[2]) Свѣдѣнія берешъ изъ архива Н. Х. Бунге (въ Кіевскомъ унив.).

извлечь доходы могло легко и свободно казенное управленіе, безъ посторонней помощи. Вотъ почему отклоненіе сказаннаго ходатайства необходимо привѣтствовать, и остается только пожалѣть, что «независящія обстоятельства» помѣшали приступить правительству къ выкупу дороги *своевременно*, такъ какъ доходъ дороги съ каждымъ годомъ возрасталъ, выкупъ же по условіямъ концессіи опредѣлялся по доходности послѣдняго передъ выкупомъ года, если таковая была выше средняго за лучшіе 5 лѣтъ изъ послѣдняго семилѣтія. Дѣйствительно доходъ дороги въ 1891 г. по сравненіи съ 1890 годомъ возросъ уже на 880.000 руб., а въ первые 6 мѣсяцевъ 1892 г. вслѣдствіе огромныхъ хлѣбныхъ перевозокъ съ юга въ Москву и въ замосковскій районъ (по случаю неурожая) еще увеличился на 1.378.000 р.. Входя (въ 1892 г.) съ представленіемъ о выкупѣ, м-ръ ф-овъ поднималъ вопросъ, не желательно ли этотъ выпускъ отсрочить въ виду исключительности возрастанія дохода дороги въ 1892 г., обусловленнаго особыми обстоятельствами, тогда какъ нормально этотъ доходъ возрастаетъ ежегодно тысячъ на 400 р. и находилъ, что «эта отсрочка ясно сознанной правительствомъ цѣли въ видахъ доставленія нѣкоторыхъ выгодъ казнѣ и согласно сему убытковъ противной сторонѣ едва-ли соотвѣтствовала бы достоинству правительства, тѣмъ болѣе что владѣльцы этой линіи принадлежатъ къ числу капиталистовъ, заслуживающихъ довѣрія и съ своей стороны всегда содержавшихъ дорогу въ полной исправности». Кромѣ того м-ръ ф-овъ находилъ, что доходы дороги вообще растутъ, и, слѣд.. казна наврядъ ли много потеряетъ, выкупивъ ее немедленно, не говоря уже о возможности для казны повысить тарифы дороги, которые ниже, чѣмъ на другихъ дорогахъ Россійской имперіи, ибо по условіямъ передачи въ 1871 г. М.-Курской дороги отъ казны частному обществу, ему было поставлено въ условіе не держать тарифовъ выше установленныхъ казною до передачи, а это возвышеніе могло бы усилить доходъ дороги minimum на 438.000 р. ежегодно. Наконецъ, необходимо было сооруженіе второго пути и вокзала въ Москвѣ, а поручить это дѣло о-ву, заканчивающему свои дни, было очевидно неудобно. М-ръ п. сообщ. съ своей стороны обѣщалъ при переходѣ дороги въ казенное управленіе сократить ея расходы на 390.000 р. ежегодно, а избытокъ доходовъ дороги надъ уплатами по выкупному капиталу исчислялъ до 1.000.000 р. въ годъ, сумму необходимую правительству, ибо предстояли дов. крупные (до 3 мил. р.) расходы на улучшеніе техническаго состоянія К.-Х.-Азовской ж. д.. Соединенное присутствіе совершенно правильно не согласилось съ тѣмъ доводомъ м-ра ф-овъ, что начатые съ о-вомъ о выкупѣ дороги переговоры обязываютъ правительство приступать непремѣнно къ

выкупу, хотя бы моментъ для этого и былъ неблагопріятенъ, но отсрочивать выкупъ не сочло нужнымъ уже по одному тому, что чистый доходъ акціонеровъ могъ возрастать даже просто отъ высокаго курса кред. рубля (когда меньше пришлось бы платить по металлическимъ облигаціямъ). Оно одобряло проэктированныя м-ами условія выкупа, но считало необходимымъ оговорить точнѣе, что 1) въ казну подлежитъ передачѣ и основной запасной капиталъ о-ва въ 5.000.000 р. кр. и тотъ запасной капиталъ дороги, который на основаніи § 10 устава общества образовался изъ отчисленій отъ чистаго дохода и предназначался между прочимъ на покрытіе расходовъ по исправленію дороги, усиленію подвижного ея состава, проложенію добавочныхъ путей etc., т. е. по тѣмъ работамъ, къ которымъ правительство должно было приступить немедленно послѣ выкупа.

Изъ справки, представленной м-омъ п. сообщ., видно, что сооруженіе дороги въ свое время обошлось казнѣ въ 44.938.626 р. кр. (503 версты), а съ прибавленіемъ сюда процентовъ на этотъ капиталъ по день передачи дороги частному обществу (8.138.761 р.) и за вычетомъ чистаго за это же время дохода дороги, вся затрата на нее исчислялась въ 48.472.274 руб. кред.. При продажѣ правительство зачислило въ уплату: 1) выручку по консолид. жел. дор. займу 1870 года на 27.339.200 руб. мет. нариц. въ суммѣ *26.597.522 руб. кред.* дѣйств., 2) выручку по другимъ консолид. займамъ уже послѣ продажи дороги на 14.364.800 р. мет. нар.— въ суммѣ *14.567.054 р. кр.* дѣйств. и 3) на 10.000.000 р. м. нар. акціями, принятыми за *11.000.000 руб. кр.*, итого *52.164.976 р. кр.* дѣйств., т. е. болѣе дѣйствительной стоимости дороги на 3.692.702 р. кр. По уставу о-ва, капиталъ его былъ опредѣленъ въ 15.729.000 р. мет. акціями и 41.704.000 руб. мет. нариц. облигаціями, итого 57.433.000 руб. мет., да въ 1886 году былъ выпущенъ дополнит. облигаціонный капиталъ, реализованный о-мъ отъ своего имени на 6.480.600 р. м. (21 мил. мар.). Весь первоначальный облигаціонный капиталъ (41.704.000 р. м.) и на 10.000.000 р. м. акціями выпускались для разсчета съ правительствомъ. А остальной акціонерный капиталъ (5.729.000 р. м. нар.) предназначался для дополнительныхъ работъ и поставокъ. Изъ него и былъ образованъ основной запасный капиталъ о-ва въ суммѣ 5.000.000 р. кр., о которомъ подняло вопросъ Соединенное Присутствіе, ибо акціи были выпущены на самомъ дѣлѣ не въ мет., а кред. валютѣ на сумму 18.264.000 р., реализація которыхъ дала 16.000.000 р., что и даетъ, за вычетомъ на 11.000.000 р. кр. дѣйст. переданныхъ въ казну, 5.000.000 р. [1]). Выкупъ дороги Высоч. утвер. 31 окт. 1892 г. поло-

[1]) Ср. Руск. гос. кред. т. I, стр. 324, 387, 574—575.

женіемъ Соедин. Присутствія [1]) было постановлено произвести съ 1 января 1893 г., принявъ дорогу въ казну и приступивъ черезъ особую коммиссію госуд. контроля къ ревизіи отчетовъ дороги за послѣдніе 7 передъ выкупомъ лѣтъ (1885—1892 г.г.). Государ. контроль долженъ былъ окончить свою ревизію въ теченіе года со времени составленія отчета за 1892 г. и сообщить свои выводы особой ликвидаціонной коммиссіи, выбраной обществомъ М.-К. ж. д., которая обязана была въ мѣсячный срокъ представить свои возраженія, а госуд. контроль въ свою очередь—окончательное ревизіонное постановленіе по полученіи этихъ возраженій. Какъ и слѣдовало ожидать [2]) выводы госуд. контроля и ликвидаціонной коммиссіи разошлись, такъ что предстояло судебное разбирательство, нежелательное ни для правительства, ни для общества, которое поэтому просило м-ра ф-овъ о соглашеніи. Въ виду этого была образована особая коммиссія изъ представителей м-ва путей сообщенія, ф-овъ и госуд. контроля подъ предсѣдательствомъ директора департамента желѣзн. дѣлъ. Главное разногласіе между о-мъ и госуд. контролемъ произошло изъ за цифры дохода послѣдняго передъ выкупомъ года (1892 г.), который общество исчисляло въ 15.809.732—7.676.072=*8.133.660* р. а госуд. контроль въ 15.544.785—8.344.678=*7.200.107* руб. Особая коммиссія исчисляла этотъ доходъ въ 15.700.907—8.232.626=*7.468.281* руб., также ближе къ опредѣленному госуд. контролемъ. Но коммиссія въ то же время находила, что, несмотря на огромный чистый доходъ 1892 года, «самъ по себѣ онъ не можетъ служить правильнымъ показателемъ нормъ доходности за послѣднее передъ выкупомъ время, такъ какъ, если бы не исключительныя обстоятельства (перевозка хлѣба въ голодныя мѣстности по удешевленному тарифу), то доходъ за 1892 г. былъ бы исчисленъ въ гораздо большей суммѣ. А въ виду этого *опредѣленіе выкупной стоимости акцій М.-Курской дороги въ строгомъ соотвѣтствіи съ доходностью послѣдняго отчетнаго года едва ли было бы правильно по существу и справедливо въ отношеніи акціонеровъ этой дороги*» [3]). Такой пародоксальный выводъ основывался на томъ, что въ 1892 году эксплоатаціонные расходы поглотили 48,55% (по исчисленію общества) и 52,43% (по исчисленію особой коммиссіи) валоваго дохода дороги, а въ 1891 году всего 44,66—44,75%. Упускалось однако изъ виду, что колоссальный ростъ самого валового дохода 1892 г. (свыше, чѣмъ на 2 мил. руб. противъ 1891 г.) объяснялся именно этими усиленными хлѣбными

---

[1]) П. С. З. № 8991.

[2]) См. Дѣло кред. канц., отд. II, ст. I, № 36 за 1895 г., также *Вѣстн. финан.* 1895 г. № 37.

[3]) Ibid., стр. 540.

перевозками и что самъ м-ръ ф-овъ годъ тому назадъ подымалъ даже вопросъ объ *отсрочкѣ* выкупа въ виду *исключительно высокой доходности дороги именно въ 1892 г.*, обусловленной экстренными хлѣбными грузами. Кромѣ того, если акціонеры считали себя обиженными при опредѣленіи выкупной цѣны по чистому доходу 1892 г., то за основаніе можно было бы взять чистый доходъ предыдущихъ лѣтъ (составлявшій въ 1886 г.—5.768.042 р., въ 1887г.—6.984.285 р., въ 1888 г.—7.280.989 руб., въ 1889 г.—7.245.187 руб., въ 1890 г.—7.435.836 р., въ 1891 г.—7.773.263 р.) или доходъ 1893 г., составившій всего 7.194.230 руб. (расходъ эксплоатаціи равнялся 52,36%, откуда видно все легкомысліе заключенія коммиссіи объ *исключительности* дохода 1892 г. и построенія на этомъ вывода о необходимости увеличенія выкупной за дорогу суммы). Какъ бы то ни было особая коммиссія, капитализируя причитающійся акціонерамъ доходъ (исходя изъ средняго дохода за пять лучшихъ въ семилѣтіе 1886—1892 г.г.), пришла къ заключенію, что имъ приходится получить на акцію всего 259 р. съ процентами по 1 іюня 1895 г., акціонеры же просили по 270 р. 64 к. также съ процентами, при чемъ коммиссія предлагала имъ не наличныя деньги, а 4%-ую ренту по курсу 97 за 100 или всего 297 р. 66 к. нар., а акціонеры просили ту же ренту, но по разсчету 96 за 100, или 314 р. 28 к. нар. (съ процентами по 1 іюня 1895 г.). Въ результатѣ торга правительство сочло возможнымъ набавить 6 р. 90 к., а акціонеры скинуть 9 р. 72 к. (то обстоятельство, что акціонеры больше уступили, чѣмъ набавила коммиссія очень утѣшало м-во ф-овъ [1]), и, очень можетъ быть, что акціонеры нарочно запрашивали больше, чѣмъ полагали получить, спеціально съ цѣлью доставить м-ву ф-овъ удовольствіе чувствовать себя побѣдителемъ). 16 іюня 1895 г. было Высочайше утверждено положеніе Соедин. Присутствія [2]), которымъ было постановлено за каждую 100-рублевую непогашенную акцію общества М.-Курской ж. д. выдать свидѣтельствами 4%-ой ренты съ процентами, текущими съ 1 іюня 1895 г., на 300 руб. нар. и за каждыя пять погашенныхъ 100 р. акцій—900 р. нар. въ рентѣ и сверхъ того доплатить наличными за каждую непогашенную акцію 4 р. 42 к., за каждую погашенную—9 р. 34 к. кр., съ каковою цѣлью разрѣшалось м-ру ф-овъ выпустить свидѣтельствъ ренты на 60.000.000 р. нар., часть которыхъ должна была быть передана акціонерамъ, а остатокъ—реализованъ и употребленъ на доплаты имъ же наличныхъ и для разсчета съ акціонерами другихъ выкупаемыхъ въ казну дорогъ.

---

[1]) Ibid., стр. 538.
[2]) П. С. З. № 11849.

М-во ф-овъ исчисляло, что такимъ образомъ (если не считать процентовъ по 1 іюня 1895 г. съ 1 янв. 1893 г.), акціонеры получили за непогашенную акцію по 265 р., за погашенную по 165 р. наличными, или всего за 175.905 р. непог. акцій и 6735 погашенныхъ—47.726.100 р. дѣйств. и 49.202.200 р. нар. (считая курсъ реализаціи въ 97 за 100), проценты съ этой суммы составятъ 1.968.088 р., а если прибавить по 0,43% на погашеніе въ теченіе 59½ лѣтъ (по срокъ концессіи), или 211.569 р., получимъ весь ежегодный расходъ для казны по случаю выкупа 2.179.657 р., тогда какъ акціонеры въ среднемъ за пять лучшихъ лѣтъ въ семилѣтіе 1886—1892 г.г. получали на свою долю 2.398.595 р. ежегодно, т. е. болѣе на 218.938 р. Всего на сумму 273 р. 20 к. нар., выдаваемыхъ за каждую акцію (безъ процентовъ) акціонеры должны были получать ежегоднаго дохода 10 р. 93 к., вмѣсто 13 р. 61 к., которые они получили въ 1891 г. (доходъ котораго, вычисленный обществомъ дороги, не оспаривался и коммиссіей), т. е. на 20% меньше. Съ процентами казна должна была выплатить на акцію по 295 р. 42 к. наличными, на самомъ же дѣлѣ выдавалось въ рентѣ по 300 р. нар. (соотвѣтственно 291 р. дѣйств.) и по 4 р. 42 к. наличными деньгами.

За 175.905 непог. акцій это составило	52.771.500 руб.	въ рентѣ	+777.500 руб. нал.
» 6.735 погаш. » » »	1.212.300 »	» »	+ 62.905 » »
	53.983.800 руб.	въ рентѣ	+840.405 руб. нал.

Наличныя деньги предназначались для вознагражденія правленія, служащихъ, ликвидаціонной коммиссіи, лицъ, приглашенныхъ къ участію въ сдачѣ дорогѣ и на покрытіе разныхъ расходовъ ликвидаціи дѣлъ о-ва. На 60.000.000 р. рента выпускалась потому, что каждая серія составляла сумму непремѣнно въ 10.000.000 р. Выпущена эта рента была распоряженіемъ м-ра ф-овъ 10 авг. 1895 г. [1])—серіи 143—148. Остатокъ ренты этой (6.016.200 р. нар.), за передачей 53.983.800 р. акціонерамъ М.-Курской ж. д., былъ реализованъ по курсу 97¾ [2]), т. е. для реализаціи 840.405 р. выданныхъ имъ наличными деньгами, пришелся выпускъ ренты въ 859.740 р., а всего за М.-Курскую ж. д. пришлось заплатить *54.843.540 р.* съ ежегоднымъ платежемъ (за учетомъ купоннаго налога) въ *2.084.055 р.* Эту сумму пришлось отдать за первоначальный затраченный акціонерами на пріобрѣтеніе дороги капиталъ въ 18.264.000 р., т. е. *втрое* болѣе. Такой результатъ являлся послѣдствіемъ неправильной

[1]) Собр. узак. 1895 г. ст. 1220.

[2]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. за 1895 г. стр. 34.

ж. д. политики прошлаго, когда уступались частнымъ обществамъ даже самыя выгодныя казенныя желѣзныя дороги и когда полученныя въ уплату за дорогу акціи (почти двѣ трети ихъ) правительство не умѣло удержать, а отчуждало за безцѣнокъ. Выкупъ М.-Курской дороги былъ въ концѣ концовъ произведенъ съ достаточнымъ и разумнымъ соблюденіемъ выгодъ казны, и м-во ф-овъ понесенными имъ трудами и настойчивостью въ правѣ было гордиться. Но нельзя не пожалѣть, что въ свое время выкупъ дороги безъ всякой надобности былъ отсроченъ, отъ чего и пришлось платить дороже, здѣсь при своевременномъ выкупѣ. Платежи по лежащимъ на дорогѣ обязательствамъ исчислялись въ 2.407.222 р. зол.=3.610.833 р. кр.+3.292 р. кр. [1]), а добавивъ сюда 2.084.055 р. новыхъ обязательныхъ платежей, получимъ всю сумму ихъ въ 5.698.180 руб. Чистый же доходъ дороги уже въ 1894 г. составилъ 8.494.466 р. [2]). Съ 1895 г. счета этой дороги были слиты со счетами М.-Нижегородской линіи, выкупленной къ этому времени въ казну въ составѣ дорогъ, принадлежащихъ Главному О-ву рос. ж. д., къ выкупу коихъ и переходимъ.

Главное общество Россійск. ж. д. [3]) съ самаго своего основанія лежало тяжелымъ бременемъ на госуд. казначействѣ, не смотря на то, что владѣло самыми лучшими ж. д. линіями въ государствѣ. Объясняется это чрезвычайными хищеніями при сооруженіи имъ дорогъ, такъ что даже крупный чистый доходъ ихъ не въ состояніи былъ оплатить числившіеся затраченными на ихъ сооруженіе (на самомъ дѣлѣ растраченные) капиталы. Къ этому присоединяется еще крайне неумѣлое и также несвободное отъ злоупотребленій хозяйничанье о-ва на дорогахъ, и, какъ результатъ, постоянныя приплаты казны по гарантіи, суммы которыхъ (съ процентами) къ 1 января 1894 года составляли уже 170.432.423 рублей [4]). Правительство однако неизмѣнно покровительствовало этому обществу и въ 1868 г. уступило ему лучшую казенную дорогу (Николаевскую), освободивъ ее отъ невыгодныхъ контрактовъ (обусловливавшихъ ея недостаточную доходность), — за уплату ежегодной ренты въ 6.000.000 р. м. и передачу въ казну $^3/_4$ чистаго дохода дороги (за вычетомъ этой ренты), если по другимъ дорогамъ о-ва казнѣ прійдется приплачивать гарантію, и $^1/_2$ этого дохода, если гарантіи приплачивать не придется. Вмѣсто 6.000.000 р. мет. было затѣмъ обществу разрѣшено платить только 7.200.000 руб. кр.,

---

[1]) Свѣд. госуд. контр. за 1893 г. стр. 21.

[2]) Свѣд. за 1898 г. стр. 79.

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 263—270 и 349—361.

[4]) Стат. сбор. м. п. с., вып. 40, стр. 17, табл. I.

хотя это была плата за проданную о-ву дорогу и правительство должно было употреблять получаемыя деньги въ свою очередь на оплату выпущенныхъ правительствомъ, въ цѣляхъ реализаціи покупной за дорогу суммы, облигацій на 577.500.000 фр., требовавшихъ именно эти 6.000.000 р. мет., по впослѣдствіи установившемуся курсу— 9.000.000 р. кр. въ среднемъ, т. е. на 1.800.000 р. больше, чѣмъ платило общество. Послѣднее однако не выполняло даже этихъ льготныхъ условій, а за нимъ начтено было разныхъ недовнесенныхъ суммъ до 16,6 мил. руб. (съ 1 сент. 1868 г. по 1 янв. 1883 г.). Тогда правительство вступило въ 1887 г. въ особое соглашеніе съ о-вомъ (въ своемъ мѣстѣ нами подробно разсмотрѣнное и оцѣненное [1]), по которому начетъ (въ суммѣ 15 мил. руб.) былъ возмѣщенъ особымъ облигаціоннымъ займомъ общества, гарантированнымъ правительствомъ, общество обязалось за счетъ другихъ займовъ увеличить провозоспособность своихъ дорогъ, и были нѣсколько измѣнены условія выкупа Николаевской ж. д., по которымъ выкупная сумма должна была исчисляться по семилѣтней средней чистой доходности дороги безъ вычета двухъ худшихъ годовъ (по первоначальнымъ условіямъ долженъ былъ производиться этотъ вычетъ). Но эти условія вступали въ силу только съ 1900 г., а если бы казна приступила къ выкупу до этого времени, то сохранялись прежнія условія, при чемъ выкупная сумма не могла опредѣляться даже по доходу ниже 2.000.000 р. въ годъ. Условіе это крайне было невыгодно для казны, да къ тому же въ «Соглашеніи» было точно оговорено, что изъ капитализированной суммы дохода Николаевской ж. д. вычитаются долги только этой дороги, а не всѣхъ дорогъ главнаго общества (чего не было въ первоначальныхъ условіяхъ). При такихъ обстоятельствахъ выкупить въ казну дороги главнаго общества на условіяхъ, выгодныхъ для казны, было совершенно невозможно. Право на выкупъ дорогъ главнаго о-ва казна получила еще 1 янв. 1887 г., срокъ концессіи наступалъ только въ 1952 г., по соглашеніямъ 1887 и 1891 г.г. правительство сохраняло за собою право на выкупъ дорогъ во всякое время. Вышнеградскій очевидно стоялъ за отсрочку выкупа дорогъ, хотя ихъ доходъ быстро возрасталъ, а съ этимъ ростомъ наступали менѣе выгодныя для казны условія ихъ выкупа (отчисленіе въ казну акціонеровъ не $^1/_4$, а $^1/_2$ чистаго остатка дохода Николаевской ж. д.). Такъ еще въ 1886—1888 г.г. казнѣ приходилось приплачивать по гарантіи обязательствъ Петербургско-Варшавской и Моск.-Нижегородской линій (1.100.805 р., 1.238.159 р., 432.248 р.), а съ 1889 г. приплаты исчезаютъ и

[1]) Рус. госуд. кредитъ, п. II, стр. 274—288.

напротивъ дѣлаются отчисленія въ пользу казны (сумма которыхъ 1889—1893 г.г. составила 1.682.123 руб.). С. Ю. Витте взглянулъ на дѣло совершенно иначе, чѣмъ его предшественникъ, и рѣшилъ, что откладывать выкупъ—значитъ обременять въ будущемъ госуд. казначейство уплатой все большей и большей выкупной суммы, не говоря уже о чрезвычайной важности имѣть въ рукахъ казны главнѣйшіе въ Имперіи рельсовые пути, эксплоатація которыхъ особенно въ связи съ другими уже выкупленными въ казну линіями (Моск.-Курская и К.-Х.-Азовская ж. д.) могла дать самые лучшіе результаты. Въ виду этого 22 окт. 1893 г. онъ вошелъ въ Соединенное Присутствіе съ представленіемъ о немедленномъ выкупѣ въ казну всѣхъ дорогъ главнаго общества. Представленіе это встрѣтило общее сочувствіе, и 14 ноября 1893 г. [1]) было постановлено съ 1 января 1894 г. произвести выкупъ Спб.-Варшавской и М.-Нижегородской линій и обратное принятіе въ казенное управленіе Николаевской ж. д. на основ. Выс. утвержд. 3 ноября 1861 г. устава гл. о-ва рос. ж. д. и § 52 Выс. утв. 7 іюля 1891 г. договора объ эксплоатаціи Николаевской дороги. Ревизіонныя замѣчанія по отчетамъ объ эксплоатаціи трехъ линій о-ва за 1893 годъ и ревизіонное заключеніе о причитающемся за этотъ годъ дивидендѣ госуд. контроль долженъ былъ предъявить не позже 20 дек. 1894 г., общее же окончательное заключеніе объ отчетѣ за 1893 годъ госуд. контроль долженъ былъ представить—черезъ годъ по полученіи его—ликвидирующему дѣла общества учрежденію, которое съ своей стороны должно было на замѣчанія госуд. контроля представить свои возраженія. Затѣмъ для объявленія о-ву окончательнаго ревизіоннаго постановленія срока назначено не было, но въ теченіе трехъ мѣсяцевъ послѣ объявленія о-ву этого окончательнаго постановленія м-ръ ф-овъ былъ обязанъ внести въ соед. присутствіе представленіе о причитающейся акціонерамъ выкупной ренты.

Такимъ образомъ, имѣя въ виду, что о-во обязано было представить отчетъ за 1893 г. не позже 15 мая 1894 г. и что госуд. контроль могъ бы окончательное ревиз. постановленіе сдѣлать въ теченіе не болѣе мѣсяца послѣ полученія имъ объясненій о-ва на замѣчанія контроля, потребовалось бы не менѣе 17 мѣсяцевъ для установленія выкупной за дорогу ренты. Такой порядокъ м-ръ ф-овъ находилъ крайне неудобнымъ [2]) въ виду того, что акціи главнаго о-ва въ этотъ промежутокъ времени подвергались бы сильнымъ колебаніямъ въ зависимости отъ слуховъ о результатахъ ревизіи отчетовъ и изъ твер-

---

[1]) П. С. З. № 10049.

[2]) Вѣст. финансовъ, 1894 г., № 9.

дыхъ рукъ могли перейти къ спекулянтамъ заграницу, содѣйствуя колебаніямъ нашего вексельнаго курса. Поэтому м-ръ ф-овъ рѣшилъ прибѣгнуть къ *добровольному* соглашенію съ акціонерами гл. о-ва, а какъ этого соглашенія добиться было бы очень трудно (въ виду трудности сосредоточить въ предстоящемъ для этого общемъ собраніи акціонеровъ необходимое для обязательнаго постановленія число акцій, размѣщенныхъ въ значительной степени между мелкими капиталистами), то м-во ф-овъ обратилось за помощью къ представителямъ одной амстердамской (Липманъ, Розенталь и К°) и одной Петербургской фирмы (Международный банкъ) бар. Розенталю и къ Ротштейну съ предложеніемъ образовать синдикатъ для скупки акцій (биржевая расцѣнка которыхъ была сравнительно очень низкая) и для содѣйствія окончательному соглашенію съ правительствомъ. За это содѣйствіе синдикату было обѣщано по 1 руб. съ каждой акціи, или 600.000 руб. да сверхъ того на оплату заграничнаго гербоваго сбора и другіе расходы 414.264 руб.. Для опредѣленія выкупной за дорогу суммы м-во ф-овъ исходило изъ той цифры, которую приходилось платить на точномъ основаніи концессіи. По этимъ же условіямъ причиталось акціонерамъ ежегодно въ теченіе 58 лѣтъ: 1) 3.810.237 р. мет. гарантіи по акціямъ, 2) 2.000.000 р. кр. за Николаевскую дорогу и 3) рента за Варшавскую и Нижегородскую линіи, равная излишку чистой прибыли за 1893 г. сверхъ гарантированнаго по акціямъ платежа. Кромѣ того стоимость пріобрѣтенныхъ на средства акціонеровъ запасовъ топлива и матеріаловъ при выкупѣ дорогъ должна была распредѣлятся на годичные платежи по правиламъ 5%-аго займа и по числу лѣтъ, остающихся до истеченія срока концессіи, каковые платежи должны были прибавляться къ причитающейся акціонерамъ рентѣ, и эта стоимость опредѣлялась въ суммѣ не менѣе 4.400.000 р. Такимъ образомъ по точному смыслу устава приходилось платить до 5.103.570 р. мет. (обращая 2.000.000 р. кр. въ золотую валюту по курсу 1 р. 50 к. кр.= 1 р. з. и учитывая 5%-ый налогъ) да сверхъ того ренту за Варшавскую и Нижегородскую дорогу по меньшей мѣрѣ—въ суммѣ 900.000 р. кр., не считая еще платежей за топливо и матеріалы. Но акціи глав. о-ва въ концѣ октября 1893 г. доходили maximum до 243 р. кр., что рѣшительно не соотвѣтствовало причитающемуся на нихъ доходу. Естественно, что крупные капиталисты, скупавшіе эти акціи (въ синдикатъ входили многія парижскія, берлинскія, амстердамскія, петербургскія и московскія фирмы), интересовались не доходомъ на нихъ, а возможностью полученія прибыли на самой ихъ капитальной суммѣ. Въ виду этого составленное ими общее собраніе акціонеровъ для соглашенія съ правительствомъ о выкупной

за дороги гл. о-ва суммѣ приняло охотно предложеніе м-ва ф-овъ произвести разсчетъ на такихъ основаніяхъ, чтобы 1) за каждую изъ 573.655 непогашенныхъ акцій въ 125 р. зол. каждая было выдано по три 4%-ыя 125 руб. зол. облигаціи, неподлежащія никакимъ на русскимъ налогамъ и погашаемыя въ теченіе 81 года на сложнопроцентныхъ правилахъ (погасит. множитель=0,084381% въ полуг.), общую сумму 107.560.312½ р. зол.; 2) за каждыя десять погашенныхъ 26.345 акцій выдано было по три 4%-ыхъ облигаціи въ общей суммѣ 987.937½ р., 3) за каждый учредительскій пай по 150 р. или за 10.000 паевъ 1.500.000 руб. зол., всего новыхъ 4%-ыхъ облигацій на 110.048.250 р. зол.. Кромѣ того правительство обязывалось на каждую погашенную и непогашенную акцію добавить еще по 5 руб. наличными, или за всѣ 600.000 ихъ— 3.000.000 р., учредителямъ—по 20 р. на пай, т. е. 200.000 р., членамъ управленія Глав. О-ва 39.000 р., членамъ ревиз. коммисіи—20.000 р., вознагражденія членамъ совѣта 56.735 р., на вознагражденіе служащихъ по распоряженію общаго собранія—180.000 р., синдикату банкировъ 1.014.264 р. (согласно первоначальному договору), всего 4.510.000 руб. кр. наличными деньгами, не считая вознагражденія служащимъ, которые лишались мѣста съ переходомъ дороги въ казну и сумму котораго м-ръ ф-овъ опредѣлилъ въ 490.000 р. кр.. Для реализаціи этой суммы долженъ былъ быть произведенъ выпускъ тѣхъ же 4%-ыхъ облигацій на 3.518.625 р. мет. нар., а весь выпускъ ихъ—составить 113.566.875 руб. зол. или съ округленіемъ 113.600.000 р. зол.. По принятіи общимъ собраніемъ этихъ условій, м-ръ ф-овъ вошелъ съ соотвѣтствующимъ представленіемъ въ соед. присутствіе, указавъ, что ежегодный платежъ съ 113.600.000 руб. зол., считая погашаніе въ теченіе 58 лѣтъ, составилъ бы 5.050.500 р. зол., т. е. на 53.070 р. зол. меньше, чѣмъ причиталось акціонерамъ по гарантированнымъ акціямъ и по доходу Николаевской дороги. Если же посчитать и ренту, причитавшуюся имъ за Варшавскую и Нижегородскую линіи (600.000 р. з.= 900.000 р. кр.), то все сбереженіе госуд. казначейства отъ принятія условій выкупа, соглашенныхъ съ акціонерами, составитъ 653.070 р. з. ежегодно, при капитализіи изъ 4% на 58 лѣтъ—14.648.077 р. з.= 21.972.115 р. кр., а, если посчитать стоимость запасовъ топлива и матеріаловъ въ 4.400.000 руб. и 2.300.000 руб. кр. дивиденда за 1893 г., то все сбереженіе казны опредѣлится въ 28.672.000 р. кр.. Разсрочка платежей 4% облигацій на 81 годъ вмѣсто 58 давала еще большее бюджетное сбереженіе для госуд. казначейства, ибо дѣйств. платежъ по нихъ составлялъ всего 4.735.486 р. зол., и м-ръ ф-овъ находилъ эту разсрочку весьма желательной, такъ какъ дороги черезъ

58 лѣтъ не исчезнутъ, а будутъ развиваться и продолжать давать средства на оплату разсроченнаго займа. Согласіе же акціонеровъ на такія невыгодныя для нихъ на первый взглядъ условія м-ръ ф-овъ объяснялъ все еще низкою цѣною акцій, которая, несмотря на скупку ихъ синдикатомъ, 20 января 1894 года едва достигала 272 р., тогда какъ выкупная цѣна ея была опредѣлена, по разсчету м-ра ф-овъ, въ 275 руб. [1]). Да надо еще добавить крупныя выдачи на паи, служащимъ, банкирамъ—посредникамъ и т. п., которые при выкупѣ на точномъ основаніи устава ничего не получили бы. М-ръ ф-овъ, заключивъ представленіе свое о выкупѣ, доказывалъ, что при томъ же ростѣ доходовъ выкупаемыхъ дорогъ, какой наблюдался дотолѣ, казна получитъ за четыре года болѣе, чѣмъ получила бы, оставляя дороги въ частныхъ рукахъ, на 3.000.000 руб. слишкомъ. Акціонеры же, получивъ въ 1876—1892 г. супердивидендъ (сверхъ 6 р. 25 к. зол. гарантированныхъ) отъ 2 р. 13 к. до 5 р. 07 к. будутъ получать по облигаціямъ только 1 р. 87 к. сверхъ тѣхъ же 6 р. 25 к. зол., но за то выигрываютъ 32 руб. на цѣнѣ каждой акціи. Соедин. Присутствіе [2]) отнеслось къ представленію м-ра ф-овъ въ высшей степени сочувственно: госуд. контролеръ (Т. И. Филипповъ) выразилъ, что по его мнѣнію, доведеніе переговоровъ съ акціонерами до столь благопріятнаго окончанія составляетъ важную заслугу министра финансовъ, и все Соединенное Присутствіе *единогласно* отдало должную справедливость энергіи м-ра ф-овъ, сумѣвшаго въ короткій срокъ добиться такихъ результатовъ. Условія выкупа были приняты, общество и его представители освобождены отъ всѣхъ претензій касательно эксплоатаціи всѣхъ трехъ дорогъ и во всѣхъ отношеніяхъ за время, истекшее съ основанія по день прекращенія общества и оно было освобождено отъ составленія баланса и отчета по эксплоатаціи за 1893 г. Положеніе Соедин. Присутствія было 9 февраля 1894 г. Высочайше утверждено [3]), и того же 9 февраля 1894 г. [4]) послѣдовалъ Высоч. указъ о выпускѣ 4%-ыхъ облигацій на сумму 113.600.000 руб. зол. съ паритетомъ въ 125 руб.=500 фр.==404 мар.==239 гульд.=19 £ 15 sh 6 d=96,25 дол. срокомъ на

---

[1]) Цѣна 4% облиг. 5-го вып. 20 янв. 1894 г. составляла 146 р. кр. за 100 р. зол., а слѣдов. цѣна одной 125 р. обл.=$\frac{125.\ 146}{100}$=182 р. 50 к.+% за мѣсяцъ съ 20 янв. 1893 г.—182 р. 91, а цѣна акціи слѣдоват., $\frac{182\ р.\ 91\ к. \times 3}{2}$=274 р. 36 к.+5 р. добавленыхъ наличными, всего 279 р. 36 к. Считая 4 р. на пониженіе 4%-ыхъ облигацій 6-го выпуска, все же получимъ цѣну акцій не ниже 275 р.

[2]) Беремъ свѣд. изъ дѣлъ к-та м-овъ въ арх. Н. Х. Бунге.

[3]) П. С. З. № 10335.

[4]) Собр. узак. 1894 г. ст. 164.

81 годъ, полугодовыми тиражами, начиная съ 20 дек. 1894 г. Не подлежитъ сомнѣнію, что м-во ф-овъ добилось *благопріятныхъ* результатовъ при соглашеніи съ акціонерами Главнаго Общества. Но самая низкая биржевая оцѣнка этихъ акцій должна бы, казалось, указывать, что въ разсчетахъ м-ра ф-овъ кроется нѣкоторая ошибка. И дѣйствительно. М-ръ ф-овъ при своихъ разсчетахъ все время исходилъ изъ того, что гарантія по акціямъ Глав. О-ва должна была выплачиваться въ *золотой* валютѣ. Правда, гарантія и платилась въ золотой валютѣ, но это было только прискорбное недоразумѣніе, основанное на неумѣніи финансового вѣдомства соблюдать государственные интересы. Акціи Глав. О-ва были выпущены въ *серебряной* валютѣ, какъ и его $4^1/_2$%-ыя и 4%-ыя облигаціи 50-ыхъ и 60-ыхъ г.г. Мы неоднократно указывали, что оплачивать серебряные наши займы золотомъ совершенно ненужная расточительность, прямо непозволительная при нашей бѣдности, что Австрія по своимъ серебрянымъ займамъ никогда не платила золотомъ, и кредитъ ея отъ этого нисколько не пострадалъ, а напротивъ въ настоящее время стоитъ выше русскаго. Однако у насъ настойчиво продолжали оплачивать серебряные займы золотомъ будто бы въ цѣляхъ поддержки русскаго кредита. При выкупѣ дорогъ Главнаго Общества можно было бы несомнѣнно поставить этотъ вопросъ о валютѣ акцій общества, и тогда акціонерамъ пришлось бы пойти на многія важныя уступки, быть можетъ, болѣе важныя, чѣмъ они сдѣлали на самомъ дѣлѣ. Во всякомъ случаѣ спорить имъ съ м-омъ ф-овъ особенно не приходилось, ибо оплата акцій золотомъ— была лишь *милостью* правительства, а не его обязанностью (хотя бы нравственною). Еслибы м-во ф-овъ догадалось черезъ тотъ же синдикатъ *заранѣе* скупить по дешевымъ цѣнамъ акціи Главнаго О-ва (по 230—240 р.), то путь этотъ оказался бы для госуд. казначейства наиболѣе выгоднымъ: безъ всякаго соглашенія оно стало бы хозяиномъ предпріятія. Поэтому ни въ какомъ случаѣ не слѣдуетъ преувеличивать «выгодности» соглашенія м-ва ф-овъ съ главнымъ обществомъ, легко можно было бы при желаніи добиться и гораздо лучшихъ результатовъ.

Дороги Главнаго Общества перешли въ казну съ огромнымъ лежащимъ на нихъ долгомъ. Таковой исчислялся въ:

170.400.000 р.	въ новыхъ	4% облигаціяхъ съ платежомъ въ . .	7.103.229 р.	ежег.
47.622.000 »	» старыхъ	$4^1/_2$% обл. 1858 г. » » . .	2.452.854 »	»
43.572.187 »	» »	4% обл. 1861, 1888 и 1890 г. съ плат. въ	1.966.144 »	»
18.384.937 »	» »	3% обл. вып. 1880 г. съ платеж. въ .	683.145 »	»
9.000.000 »	» 4%	облигаціяхъ 1893 г. съ платежомъ въ . . .	401.256 »	»
134.781.375 »	» 4%	» Николаевской дороги 1 и 2 вып.	9.000.000 »	»
423.760.499 р.			21.606.628 р.	ежег.

Кромѣ того было выдано правительствомъ ссудъ на 40.157.600 р. съ платежомъ въ 1.576.955 р. [1]), да долга по гарантіи акцій и облигацій и процентовъ по ссудамъ по случаю выкупа было сложено на 129.475.068 р. [2]), начисляя на которыя по 4½% получимъ ежегодный платежъ въ 5.826.378 р. Слѣдовательно только придоходѣ въ 29.009.961 р. дороги окупали сполна такъ или иначе затраченный на нихъ капиталъ. Но всѣ три дороги дали въ среднемъ за лучшіе шесть лѣтъ изъ семилѣтія 1886—1892 г.г. только 22.585.830 р.,—цифру едва достаточную только для оплаты процентовъ по облигаціямъ, изъ которыхъ въ виду низкаго ихъ нариц. процента, только 4½%-ыя облигаціи 1858 г. возможно было подвергнуть конверсіи (что и было сдѣлано въ 1898 г. [3]). Перешло въ казну всего 2242 версты рельсовыхъ путей, нар. первонач. капиталъ которыхъ исчислялся [4]) въ 553.111.288 р. (не считая наросшаго долга), или по *246.610 р. на версту*, платежей же на версту, считая по ссудѣ 4½% (или 1.807.092 р. ежегодно), а всего (кромѣ процентовъ по долгамъ) 23.413.720 р., приходится *10.443 р.* ежегодно. Если включить долги, то получимъ капитальную затрату на версту дороги въ 304.409 р. а платежей—въ 13.042 р. Выработать на версту дороги такой доходъ очень трудно. Германскія дороги давали чистаго дохода въ среднемъ на версту даже въ послѣднее время (1894—1899) отъ 6.968 до 7.909 р., англійскія отъ 11.125 до 12.010 р., о другихъ государствахъ и говорить нечего. Не смотря на это казенное управленіе не отчаялось въ надеждѣ на увеличеніе со временемъ доходовъ выкупленныхъ дорогъ и вслѣдствіе естественнаго ихъ роста и вслѣдствіе разумной экономіи въ расходахъ. Съ Московско-Нижегородской линіей было соединено управленіе только что выкупленной въ казну доходной *Московско-Курской* линіи и линіи *Муромской*, выкупленной при Н. Х. Бунге [5]). Что же касается до дороги Николаевской, то къ ней были присоединены казенная *Портовая* вѣтвь (раньше бывшая въ арендѣ у главнаго общества [6]) и сооруженная въ 1888 году на средства и распоряженіемъ казны *Ржево-Вяземская* линія [7]). Для того же чтобы послѣдняя вѣтвь была связана съ Николаевской линіей пове-

---

[1]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. за 1893 г. стр. 17—18.

[2]) Свѣд. за 1898 г. стр. 49.

[3]) Руск. госуд. кредитъ, т. III, гл. I, стр. 77—84.

[4]) Беремъ подсчетъ госуд. контр. за 1893 г. (Свѣдѣнія, стр. 16—17), замѣнивъ только акціи о-ва выпущенными при выкупѣ взамѣнъ ихъ облигаціями.

[5]) Русск. госуд. кредитъ, т. I, стр. 556.

[6]) Ibid., стр. 557—558.

[7]) Русск. госуд. кредитъ, т. II, стр. 402.

лѣно было выкупить въ казну *Новоторжскую* ж. д. (отъ Осташкова до Ржева, всего 127 верстъ). Дорога эта была сооружена [1]) въ 1868—1870 годахъ за счетъ *негарантированнаго* акціонернаго (1.760.800 руб. кр.) и облигаціоннаго гарантированнаго капитала, оставленнаго за собою правительствомъ (на сумму 3.309.800 руб. м. нар.). Доведенная только до Ржева и не продолженная далѣе для соединенія съ какой-либо другой ж. д. линіей, дорога эта давала крупные убытки, долги правительству по гарантіи дошли къ 1894 году до 4.390.281 р. Дѣла ея не поправила и передача ей въ аренду казенной Ржево-Вяземской линіи (срокомъ по 31 дек. 1893 г.), вслѣдствіе чего было отсрочено даже право казны на выкупъ дороги съ 30 мая 1890 г. по 23 іюня 1894 г.. Выс. утв. 18 марта 1894 г. положеніемъ Соед. Присутствія [2]) было повелѣно съ 1 іюля 1894 г. принять эту дорогу въ казенное управленіе, предоставивъ м-ру ф-овъ не позднѣе трехъ мѣсяцевъ со дня объявленія о-ву Новоторжской дороги окончательнаго ревизіоннаго постановленія по его отчетамъ, внести установленнымъ порядкомъ въ Соед. Присутствіе представленіе объ утвержденіи выкупной за дорогу суммы въ связи съ предположеніями своими относительно всѣхъ разсчетовъ между казною и обществомъ. Но дорога не вырабатывала дохода, достаточнаго для оплаты лежащихъ на ней обязательствъ, за нею числился огромный долгъ казнѣ, акціи были негарантированы, дивиденда никогда не давали, ничего не стоили. Въ виду этого м-ръ ф-овъ полагалъ принять дорогу въ казну со всѣми ея обязательствами, не выдавая акціонерамъ никакого вознагражденія, на точномъ основаніи устава общества. Въ виду этого Высоч. утв. 21 апр. 1895 г. положеніемъ Соед. Присутствія [3]) было постановлено: 1) освободить о-во отъ составленія отчета по эксплоатаціи дороги за первые шесть мѣсяцевъ 1894 г. и передаточнаго баланса счетовъ о-ва, а равно отъ производства ликвидаціи дѣлъ о-ва, 2) принять, что за переходомъ Новоторжской ж. д. въ казну всѣ разсчеты правительства съ о-вомъ сей дороги считаются оконченными и что по акціямъ о-ва никакихъ уплатъ отъ правительства не причитается. На этой дорогѣ числилось [4]) 5.277.789 руб. облигаціоннаго долга съ платежемъ въ 267.789 руб. и кромѣ того ссудъ на 35.897 р. съ платежомъ въ 1.627 р. ежегодно, а всего 5.313.686 р. съ платежомъ въ 269.416 р. На казенной Ржево-Вяземской линіи числился капиталъ въ 4.690.003 р. съ 234.500 р.

---

[1]) Русск. госуд. кредитъ, т. I, стр. 366—367.

[2]) П. С. З. № 10441.

[3]) П. С. З. № 11562.

[4]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1893 г. стр. 18—19.

платежей. Послѣдняя линія давала только убытки, доходы же собственно Новоторжской линіи въ среднемъ за лучшіе пять лѣтъ, семилѣтія 1887—1893 г.г. составили только 235.753 руб. и не подымались выше [1]) 284.044 руб. (въ 1889 г.). Итакъ никакихъ выгодъ казнѣ переходъ въ ея вѣдѣніе этихъ дорогъ не сулилъ, но упорядочить дѣло было во всякомъ случаѣ возможно, почему выкупъ этотъ и необходимо привѣтствовать. 18 авг. 1895 г. было Выс. повелѣно [2]) присоединить дорогу съ 1 окт. 1895 г. къ Николаевской. Акціонеры о-ва *Новоторжской* ж. дор., конечно, остались крайне недовольны тѣмъ, что имъ ничего не дали по ничего нестоющимъ акціямъ, ибо были примѣры, когда по такимъ же акціямъ (Либаво-Роменской дороги, напр.) выдали довольно крупныя деньги. Еще недавно (въ 1902 г.) одинъ изъ «пострадавшихъ» акціонеровъ жаловался въ газетахъ на нарушеніе правъ общества. Правительство однако въ данномъ случаѣ поступило вполнѣ цѣлесообразно, и остается пожалѣть, что такой политикѣ (не давать денегъ тамъ, гдѣ ихъ по закону не слѣдовало давать) оно слѣдовало очень рѣдко.

Въ этомъ отношеніи гораздо менѣе счастливой оказалась казна и болѣе счастливыми акціонеры другой, присоединенной къ Николаевской ж. д., дороги—*Боровичской*. Уставъ этой дороги былъ утвержденъ въ 1872 г. [3]), а въ 1877 г. она была открыта для движенія (Угловая-Боровичи, всего 28 верстъ). Капиталъ ея состоялъ изъ 551.875 р. зол. акціями и 1.103.750 р. зол. облигаціями и тѣ и другія *безъ гарантіи правительства*. Но подъ всѣ временныя свидѣтельства на облигаціи и подъ 1560 акцій госуд. банкъ въ свое время выдалъ ссуду въ суммѣ свыше 1.000.000 руб. кр., на каковыя деньги, собственно говоря, дорога была и выстроена. Кромѣ того общество задолжало и частнымъ лицамъ, и уже 30 апр. 1882 г. [4]) было объявлено несостоятельнымъ, такъ какъ доходы дороги не покрывали даже расходовъ эксплоатаціи. Общество само ходатайствовало передъ правительствомъ о пріемѣ дороги въ казну, и въ 1885 г. послѣдовало было соглашеніе о таковомъ принятіи за 993.376 р., изъ которыхъ 498.000 р. должно было пойти на уплату казенныхъ долговъ (ихъ было 1.362.167 руб.), а остатокъ на покрытіе долговъ частныхъ (сумма ихъ составляла 2.568.000 р.). Но къ этому времени Сенатъ разъяснилъ, что долги госуд. банку Боровичской дороги должны пользоваться правомъ преимущественнаго удовлетворенія, какъ обезпеченные облигаціями, а потому всѣ

---

[1]) Ibid, стр. 433.

[2]) П. С. З. № 12007.

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 409.

[4]) Эти и дальнѣйшія свѣдѣнія беремъ изъ статьи въ *Вѣстн. Фин.* 1895 г. № 39.

993.375 р. выкупной суммы должны были идти на уплату банковаго долга. Вслѣдствіе несогласія частныхъ кредиторовъ съ рѣшеніемъ Сената, учрежденъ былъ конкурсъ надъ несостоятельной дорогой, который просилъ дать на уплату частныхъ долговъ хотя бы 260.000 р. М-во ф-овъ отказало и въ этомъ, и тогда конкурсное управленіе повергло на всемилостивѣйшее воззрѣніе Государя просьбу о принятіи дороги въ казну съ назначеніемъ кредиторамъ какой-нибудь суммы по усмотрѣнію правительства. Просьба эта была уважена, и рѣшено было выдать всего 117.410 р., изъ коихъ 6.741 р. на удовлетвореніе претензій по отчужденію земель, 12.000 руб.— конкурсу и 98.669 р. кредиторамъ по 10 к. за рубль. Условія эти внесены были въ комитетъ министровъ, который постановилъ (Выс. утв. 5 іюля 1895 г. [1]) принять съ 15 авг. 1895 г. дорогу въ казну, поставивъ на видъ, что даруемая кредиторамъ дороги сумма есть только актъ милосердія со стороны Государя, какъ это и было на самомъ дѣлѣ. Всего дорога обошлась казнѣ въ *1.610.000* р. (?), доходовъ дорога давали въ 1891 г.—6.495 руб., въ 1892 г.— 12.145 р., въ 1893 г.—11.061 р. чистыхъ; кредиторамъ было въ концѣ концовъ уплочено 130.694 руб. [2]). По соединеніи Николаевской, Портовой, Новоторжской, Ржево-Вяземской и Боровичской линій въ одно общее управленіе съ добавленіемъ необходимыхъ расходовъ на ихъ улучшеніе, основные и дополнительные капиталы ихъ къ 1901 году были исчислены въ 273.040.120 руб. съ платежемъ въ 11.398.303 руб., на версту 293.276 р. съ платежемъ въ 12.243 руб. [3]). Чистый доходъ дороги составлялъ:

въ 1895 г.	—16.340.617 р.	(коэф.	эксплоатаціи	45,5%),
» 1896 »	—17.338.831 »	(»	»	45,8%).
» 1897 »	—17.514.659 »	(»	»	45,8%),
» 1898 »	—16.269.444 »	(»	»	49,0%),
» 1899 »	—17.434.142 »	(»	»	47,6%),
» 1900 »	—16.933.550 »	(»	»	53,9%),
» 1901 »	—15.306.000 »	(»	»	55,1%),

тогда какъ въ предшествовавшіе три года (1892—1894 г.г.) при раздѣльномъ управленіи чистый доходъ всѣхъ дорогъ составлялъ 11.622.530 р., 14.221.129 р. и 15.934.764 р., а коэф. эксплоат. 50,1, 46,3 и 43,8%. Слѣдов. отсюда еще нельзя сдѣлать вывода о выгодности сказаннаго сліянія: чистый доходъ росъ очевидно подъ вліяніемъ увеличенія валоваго дохода, а отнюдь не вслѣдствіе умень-

[1]) П. С. З. № 11942.

[2]) Прил. къ отч. госуд. контр. за 1900 г. стр. 114—114.

[3]) Свѣд. госуд. контр. о ж. д. за 1900 г. стр. 17.

шенія расходовъ эксплоатаціи. Хорошо по крайней мѣрѣ то, что, несмотря на ни съ чѣмъ несообразное бремя лежавшихъ на дорогѣ платежей, она все же давала чистый доходъ, съ избыткомъ ихъ покрывавшій и дававшій въ казну довольно крупные остатки. Основные и дополнительные капиталы соединенныхъ Московско-Нижегородской и Московско-Курской дорогъ исчислялись въ 237.062.792 руб., на версту 215.904 р., ежегодные платежи въ 9.547.312 р., по 8.695 р. на версту. Чистый доходъ исчислялся

за	1895	г. въ	14.052.259	р. при	коэф.	экспл.	въ	50,5%
»	1896	» »	14.537.393	» »	»	»	»	49,8%
»	1897	» »	15.534.824	» »	»	»	»	47,7%
»	1898	» »	17.720.866	» »	»	»	»	44,9%
»	1899	» »	16.228.181	» »	»	»	»	48,2%
»	1900	» »	13.505.200	» »	»	»	»	53,2%
»	1901	» »	12.381.000	» »	»	»	»	54,3%

Рѣзкое паденіе доходовъ этихъ дорогъ объясняется, какъ уже мы говорили выше, конкурренціей новыхъ частныхъ, приблизительно паралельныхъ. Въ предыдущіе четыре года до соединенія линій результатъ ихъ эксплоатаціи выразился въ слѣдующ. цифрахъ:

Чистый доходъ	1891	г.—	13.937.912	р., а	коэф.	экспл.	44,8%
» »	1892	»—	14.832.951	» »	»	»	46,9%
» »	1893	»—	13.344.861	» »	»	»	48,9%
» »	1854	»—	15.114.078	» »	»	»	46,9%

И изъ этихъ цифръ ничего нельзя вывести въ пользу системы «сліянія», равно какъ и вообще въ пользу казеннаго хозяйства передъ частнымъ.

По *Петербургско-Варшавской* дорогѣ весь основной и дополнит. капиталъ исчислялся[1]) въ 244.859.458 руб., на версту— 169.688 руб., а ежегодные платежи въ 10.043.462 руб. или по 6.960 р. па версту. Что же касается до чистаго дохода этой дороги[2]), то онъ составлялъ:

въ	1894	г.—	4.495.907	р., коэффиц.	эксплоат.	—68,0
»	1895	»—	5.745.559	» »	»	—62,8
»	1896	»—	5.835.190	» »	»	—63,2
»	1897	»—	6.266.230	» »	»	—63,2
»	1898	»—	6.905.790	» »	»	—61,5
»	1899	»—	5.937.668	» »	»	—68,8%
»	1900	»—	5.147.860	» »	»	—74,9
»	1901	»—	5.572.000	» »	»	—72,2

[1]) Ibid стр. 18—19.

[2]) Всѣ цифры, какъ и предыдущія, изъ свѣд. госуд. контроля о жел. дор. за 1899 г. стр. 62—77, за 1900 г. стр. 25, за 1901 г. стр. 16—17. Разсчеты вездѣ наши.

Такой доходъ, конечно, не могъ быть достаточнымъ для оплаты обязательствъ дороги. При частномъ хозяйничаньи результаты были еще хуже, ибо въ предыдущее четырехлѣтіе доходы дороги составляли всего:

въ 1890 г.	—3.817.779 р.,	а	коэфф.	эксплоат.		—70,9%
» 1891 »	—3.976.235 »	»	»	»		—70,0%
» 1892 »	—4.917.999 »	»	»	»		—66,0%
» 1893 »	—4.442.473 »	»	»	»		—69,7%

Во всякомъ случаѣ выкупъ всѣхъ означенныхъ дорогъ не ввелъ казну въ убытки, и весьма отрадно, что онъ не былъ отсроченъ, какъ о томъ хлопотали ж. д. общества: несомнѣнно чистый доходъ выкупленныхъ рельсовыхъ путей имѣетъ тенденцію къ постоянному возрастанію, иногда задерживаемому посторонними причинами.

Одновременно съ выкупомъ дорогъ, имѣвшихъ первостепенное государственное значеніе и благодаря которымъ въ рукахъ правительства сосредоточены были линіи, соединяющія Петербургъ съ Азовскимъ моремъ, Варшавой и Нижнимъ произведенъ былъ также выкупъ цѣлаго ряда дорогъ меньшаго значенія, преимущественно изъ рукъ тѣхъ обществъ, хозяйничанье которыхъ наносило казнѣ крупный ущербъ.

Первою изъ такихъ дорогъ выкуплена была *Оренбургская* [1]), сооруженная и открытая для движенія 1 янв. 1877 г. на гарантированный правительствомъ акціонерный (8.158.162 р. кр. нар.) и облигаціонный (19.271.250 р. мет.) капиталы. Хозяйничанье на этой дорогѣ велось крайне неудовлетворительно, такъ что за нею накопился огромный долгъ казнѣ по гарантіи—до 39.780.615 р.[2]), не считая того, что часть долговъ дороги была погашена посредствомъ выпуска съ этой цѣлью дополнительнаго облигаціоннаго займа на сумму 6.722.200 р. кр., оставленнаго правительствомъ за собою и включеннаго въ составъ $4^1/_2$%-ыхъ консолид. ж. д. займовъ 1890 и 1892 г.[3]). Сумма всѣхъ капиталовъ дороги къ 1893 г. опредѣлялась[4]) въ 43.927.251 р., а ежегодныхъ обязательныхъ платежей въ 2.205.085 р., Чистый же доходъ дороги составлялъ:

Въ 1886	году	. . . . 1.198.896	руб.
» 1887	»	. . . . 418.537	»
» 1888	»	. . . . 17.912	»
» 1889	»	 520	»

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 406—407.
[2]) Свѣд. госуд. контр. за 1898 г. стр. 49.
[3]) Рус. госуд. кредитъ т. II, стр. 350—351. Погашены были прежнія правительственныя ссуды обществу.
[4]) Стат. сбор. м. п. о. вып. 37. стр. 19—25 табл. I.

Въ 1890 году	. . . .	1.981	руб.
» 1891 »	. . . .	180.178	»
» 1892 »	. . . .	410.726	»

Такимъ образомъ дорога эта, еще недавно приносившая порядочный доходъ (въ 1884 г., напр. достигавшій 2.006.879 р. чистыхъ), съ 1887 г. стала быстро приходить въ упадокъ и грозила впасть въ полную несостоятельность. Объясняется это обстоятельство тѣмъ, что правленіе общества допускало явныя злоупотребленія при эксплоатаціи дороги, а правительство не умѣло принять никакихъ мѣръ противъ этихъ злоупотребленій. Срокъ выкупа дороги наступалъ только 5 апрѣля 1897 г., но нашли невозможнымъ ожидать этого срока, такъ какъ все болѣе и болѣе возрасталъ долгъ дороги правительству, акціонеры же, доходъ которыхъ былъ гарантированъ, не имѣли никакой надобности заботиться объ улучшеніяхъ дороги. О-во само ходатайствовало о выкупѣ, прося выдать ему 4%-ыя бумаги соотвѣтственно гарантиров. доходу. М-ръ ф-овъ вошелъ въ Соедин. Присутствіе съ представленіемъ о выкупѣ дороги 24 ноября 1892 г., находя возможнымъ удовлетворить это ходатайство. Представленіе это было одобрено и 11 дек. 1893 г. составлялось Высоч. утвер. постановленіе Соедин. Присутствія [1]) о выкупѣ дороги въ казну съ 1 января 1893 года. Для разсчета съ акціонерами, которымъ никакъ нельзя было дать меньше того, что было гарантировано въ видѣ дохода на акціи, выпущены были 4%-ыя облигаціи съ погашеніемъ отъ 20 янв. 1893 г. въ теченіи 65 лѣтъ (погаситель. множитель=0,33194% [2]), на сумму 10.125.300 р. кр., изъ которыхъ 9.853.300 р. обмѣнены на акціи, а 272.000 р. кред. нар. удержаны въ обезпеченіе могущихъ быть взысканій и начетовъ на общество. На 10 погашенныхъ акцій выдавалась одна 4%-ая облигація. М-ръ ф-овъ входя съ представленіемъ о выкупѣ Оренбургской ж. д., указывалъ на необходимость въ виду досрочнаго выкупа дороги дать акціонерамъ и капитализированную сумму (по срокъ наступленія права на выкупъ жел. д., т. е. по 5 апр. 1897 г.) возможныхъ правительственныхъ сбереженій при казенной эксплоатаціи (вслѣд. сліянія Оренбургской дороги съ казенной Самаро-Уфимской). Ежегодное сбереженіе это вычислялось въ 140.000 р., а его капитализир. цифра въ 526.120 руб. кр.. Изъ этой цифры, *за удержаніемъ впрочемъ изъ нея начетовъ* рѣшено было выдать вознагражденіе также и держателямъ *погашенныхъ* уже акцій. Гарантированный по акціямъ платежъ составлялъ 416.066 р. ежегодно,

---

[1]) П. С. З. № 9143.

[2]) Свѣд. госуд. контр. 1894 г. стр. 25, ошибочно—0,125814.

а по по замѣнившимъ ихъ облигаціямъ—438.612 руб. [1]), такъ что въ смыслѣ облегченія ежегодныхъ платежей государ. казначейство ровно ничего не выгадало при выкупѣ, напротивъ, потеряло 22.546 руб. ежегодно, а между тѣмъ нарицательную цифру своихъ обязательствъ по дорогѣ увеличило на 26,8% или же на 2.140.688 руб. (съ 7.984.612 руб. до 10.125.300 руб.). Впослѣдствіи облигаціи Оренбургской дороги всѣ были выкуплены или обмѣнены на 4-ую государственную ренту, отчего получилось значительное бюджетное сбереженіе за счетъ отказа отъ погашенія этого займа [2]), но правительство, замѣнивъ 5%-ыя акціи общества Оренбургской ж. д. такими же облигаціями, имѣло полную возможность (не будучи лишено на это права [3]) конвертировать таковыя въ 4%-ую ренту, что можно было въ ближайшемъ будущемъ (1897—1898 г.г.) послѣ выкупа дороги совершить по курсу alpari, а въ годъ выкупа (1893 г.)—по курсу 92—93 за 100, но не по 78,85 за 100, по которому произведенъ былъ разсчетъ на самомъ дѣлѣ. Конечно, акціонеры, отстаивая свои интересы, ссылались на то, что они «потерпѣли» при перечисленіи ихъ акцій въ 1878 г. съ металлической валюты на кредитную по курсу 1 р. 25 к. кр. за 1 р. мет., тогда какъ впослѣдствіи курсъ кред. рубля упалъ, но, не говоря уже о совершенно добровольномъ тогда на этотъ обмѣнъ ихъ согласіи, не слѣдовало забывать, что дорога въ сущности была сооружена за счетъ облигаціоннаго капитала, даннаго правительствомъ, а акціи концессіонеры получили въ награду за свою предпріимчивость въ дѣлѣ организаціи подписки на акціи. Если же м-во ф-овъ ссылалось на то, что выкупъ производился за четыре года до срока, и отсюда нужна пощада интересовъ акціонеровъ, то вѣдь къ этому досрочному выкупу правительство приступило въ силу крайней необходимости: положительнаго раззоренія дороги акціонерами, приведшими небезвыгодное предпріятіе къ полному краху: дорога вѣдь выкупалась въ силу ея *несостоятельности*, а вовсе не потому, что правительство нуждалось въ ней для какихъ-нибудь высшихъ государственныхъ цѣлей. Словомъ, выкупъ Оренбургской ж. д. былъ

---

[1]) Ср. Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1894 г., стр. 22. Стат. сбор. м. п. с. вып. 37, стр. 19 табл. I. Платежъ по облигаціямъ вычисленъ въ этихъ источникахъ невѣрно (въ 417.751 р.).

[2]) Русск. госуд. кредитъ, т. III, гл. I стр. 50—51.

[3]) М-во ф-овъ указывало, что по § 71 устава о-ва Оренбургской ж. д. при выкупѣ акціонерамъ должны были быть выданы 5%-ыя бумаги *по срокъ концессіи*, но ничего не было сказано о правѣ правительства на конверсію этихъ бумагъ. Но это право само собою подразумѣвалось и категорически подтверждалось Высоч. указомъ 8 ноября 1888 г. Иначе ни одинъ заемъ, погашаемый въ опредѣленные сроки по опредѣленному плану, нельзя было бы конвертировать. Утверждать противное значитъ оспаривать всю исторію конверсіонныхъ операцій въ Европѣ и Америкѣ.

произведенъ совершенно безъ всякаго соображенія съ выгодами госуд. казначейства.

Всего перешло въ казну съ выкупомъ Оренбургской линіи (Батраки-Оренбургъ)—508 верстъ рельсовыхъ путей (не считая 12 верстъ вѣтвей). Съ 1894 г. дорога эта была слита съ казенною *Самаро-Златоустовскою* дорогой, сооруженной распоряженіемъ правительства въ 1886—1892 г.г. [1]) отъ Самары до Челябинска (протяженіемъ въ 905 верстъ съ вѣтвями). Казенное управленіе дало сразу же самые благопріятные результаты сравнительно съ частнымъ. Оренбургская линія, дававшая послѣдніе три года (1890—1892 г.) при частномъ завѣдываніи одни крупные дефициты, въ 1893 г. по переходѣ въ казну дала 48.440 чистаго дохода (обѣ дороги вмѣстѣ 591.404 р.), въ 1894 г. по сліяніи чистый доходъ оказался уже въ суммѣ 712.816 руб., въ 1895 году—1.887.117 руб., въ 1896 году—2.149.237 руб. Съ 1897—1898 г.г. предпріятіе расширяется присоединеніемъ къ нему вновь отстроенныхъ участковъ *Кротовка-Тимашево* (7 верстъ) и *Тимашево-Сергіево* (74 версты узкой колеи), такъ что вся дорога доходитъ уже до 1505 верстъ) [2]), а доходы дороги начинаютъ рости съ чрезвычайной быстротой: въ 1897 г. 3.335.900 р., въ 1898 г.—3.886.125 р., въ 1899 г.—3.804.685 р., въ 1900 г.—[3]) *5.295.586 р.*, въ 1901 г. 6.067.000 р. чистыхъ [4]). Строительный капиталъ этихъ дорогъ исчислялся въ 1900 году суммою 112.046.029 руб. нар., на версту 72.148 съ платежомъ по нимъ въ 4.662.692 р. или 3.002 р. на версту [5]). Слѣдоват., только съ 1900 года, наконецъ, сказанныя дороги стали выгоднымъ и доходнымъ для казны предпріятіемъ, чему нельзя не порадоваться. Значеніе дороги должно возрости въ будущемъ съ окончаніемъ Сибирской ж. дор. и съ проведеніемъ Оренбургъ-Ташкентской линіи, особенно если послѣдняя будетъ впослѣдствіи проложена до соединенія съ индійскими ж. дорогами.

Въ 1893 г. произведенъ былъ выкупъ и другой дороги: *Балтійской,* разсчетъ по которой встрѣтилъ весьма значительныя затрудненія, окончившіяся очень невыгоднымъ для казны соглашеніемъ. Балтійская ж. дор. [6]) была сооружена въ 1868—1870 г.г. акціонернымъ обществомъ, понадѣявшимся сперва собрать необходимый капиталъ, не испросивъ у правительства гарантіи его дохода.

---

[1]) Русск. госуд. кредитъ, т. II, стр. 401—402.

[2]) Свѣд. госуд. контр. 1898 г. стр. 15.

[3]) Свѣд. госуд. контр. 1899 г. стр. 74—75, 1900 г. стр. 28.

[4]) Предв. свѣд. 1901 г. стр. 16—17.

[5]) Свѣд. за 1900 г. стр. 18—19.

[6]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 373—374.

Послѣ того, какъ эта надежда не осуществилась, выпросили у правительства гарантію въ размѣрѣ 3% на 26.390.000 р. мет. (125 р.=20 £) нар. акціон. капитала, или по 791.700 руб. мет. въ годъ, съ помощью которой деньги по акціямъ кое-какъ были собраны (преимущественно заграницей, по курсу 75 за 100, и дорога (390 верстъ Тосно-Ревель-Балтійскій портъ) была открыта. Въ 1872 году о-во пріобрѣло за счетъ облигаціоннаго *негарантированнаго* капитала *Петергофскую* ж. дорогу [1]), выпущеннаго въ суммѣ 4.500.000 р. мет. нар., остатками котораго оплачено было и сооруженіе нѣсколькихъ соединительныхъ вѣтвей (всего вновь пріобрѣтено и сооружоно было до 72 верстъ рельс. путей). По новому уст. о-ва, Выс. утв. 11 февр. 1872 г. (П. С. З. № 50526) оплата этихъ облигацій должна была производиться изъ чистаго дохода дороги, раньше чѣмъ послѣдній поступалъ на оплату гарантированныхъ акцій; если же чистаго дохода дороги не хватило бы для оплаты облигацій, то недостающая сумма должна была падать *на гарантированный по акціямъ доходъ*. Въ случаѣ же выкупа дороги въ казну, по § 47 устава, изъ выкупной суммы, опредѣляемой по капитализаціи изъ 5% за истекшее до окончанія концессіи время чистаго дохода дороги, должна была удерживатся полностью нарицательная стоимость непогашенныхъ облигацій, при чемъ чистый доходъ брался средній за лучшіе пять лѣтъ послѣдняго семилѣтія передъ выкупомъ, но онъ не могъ быть меньше чистаго дохода послѣдняго передъ выкупомъ года, ни меньше суммы дохода, гарантированнаго по акціямъ. Впослѣдствіи, за счетъ новаго облигаціоннаго капитала на сумму 4.710.500 р. нарич., оставленнаго за собою правительствомъ, о-во Балтійской ж. д. соорудило линію Тапсъ-Дерптъ и нѣкоторыя вѣтви, всего протяженіемъ 121 версты, и все предпріятіе обнимало собою до 583 верстъ, т. е. было однимъ изъ очень крупныхъ ж. д. предпріятій. Дѣло однако же велось на дорогѣ крайне неудовлетворительно, не смотря на то, что правительство на улучшеніе ея выдало еще разновременно на нѣсколько милліоновъ рублей ссудъ и приняло за собою на нѣсколько милліоновъ рублей облигацій о-ва, вошедшихъ въ составъ правительственныхъ консолидир. ж. д. займовъ [2]), сумма платежей по обязательствамъ дороги исчислялась въ 1893 г. въ 2.302.247 р. [3]), а въ 1892 г. въ 2.425.776 р. [4]). Между тѣмъ чистый доходъ дороги [5]) въ семилѣтіе 1886—1892 г.

---

[1]) Ibid. стр. 271.

[2]) Стат. сборн. м. п. сообщ. вып. 37. стр. 13—14, табл. I.

[3]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1893 г. стр. 21.

[4]) Свѣд. за 1892 г. стр. 72.

[5]) Свѣд. за 1893 г. стр. 430—431.

колебался только отъ 606.514 р. (въ 1892 г.) до 1.321.016 р. (1887 г.), составляя въ среднемъ за лучшіе пять лѣтъ 963.433 р. Естественно, что при такихъ доходахъ возросталъ долгъ дороги казнѣ по гарантіи и начетамъ, дошедшій до 49.576.867 руб. (съ процентами) ко времени выкупа дороги въ казну [1]). Срокъ выкупа наступалъ 11 февр. 1893 г., и для правительства, конечно, не имѣло никакого смысла его отсрочивать, тѣмъ болѣе что къ Балтійской дорогѣ можно было присоединить казенную Псковско-Рижскую съ вѣтвями, сокративъ расходы эксплоатаціи обѣихъ линій. Кромѣ того условія выкупа сулили госуд. казначейству и нѣкоторыя другія выгоды: въ виду того, что чистый доходъ дорогъ былъ меньше гарантированнаго по акціямъ (послѣдній равнялся 1.187.550 р.), капитализировать для полученія выкупной суммы приходилось именно этотъ доходъ, и отсюда вычесть нарицъ. капиталъ облигацій бывшей Петергофской дороги, вслѣдствіе чего платежи правительства должны были значительно сократиться сравнительно съ производившимися до выкупа (по приплатѣ гарантіи акцій). Но эта же выгода казнѣ грозила убытками акціонерамъ дороги, среди которыхъ было немало вліятельныхъ лицъ изъ балтійской аристократіи и иностранцевъ. Отсюда, когда поднятъ былъ вопросъ о выкупѣ, акціонеры подали правительству [2]) особую докладную записку, въ которой изъясняли, что за обществомъ остается полное *нравственное* право сохранить за собою дорогу на весьма продолжительное время, ибо основная линія Балтійскій портъ—Тосно выстроена не на облигаціонныя суммы, а вся цѣликомъ на акціонерный капиталъ и представляетъ въ этомъ случаѣ исключительное въ ж. д. дѣлѣ Россіи явленіе. Акціонеры вложили въ дѣло капиталъ изъ 3% *(нарицательныхъ)*, тогда какъ не было и рѣчи въ то время о помѣщеніи капиталовъ въ Россіи менѣе, какъ изъ 5—6% *(послѣдняго нарицъ. процента и тогда для гарантированныхъ русскихъ займовъ не существовало)*. Они разсчитывали на прибыли, а не на убытки, при выкупѣ же дороги могутъ потерять. Поэтому общество просило оставить за нимъ эксплоатацію Балтійской дороги, отсрочивъ выкупъ на 20 лѣтъ и передать ему за опредѣленную арендную плату (начиная со 100.000 р. въ годъ и кончая 300.000 р.) казенную Псковско-Рижскую линію при условіи уменьшенія теперешнихъ правительственныхъ платежей съ обѣихъ дорогъ и обезпеченія оплаты облигацій дороги и аренды всѣмъ чистымъ доходомъ обѣихъ дорогъ, а при недостаткѣ его—вычетомъ изъ гарантіи по акціямъ Балтійской дороги. Общество

---

[1]) Свѣд. за 1898 г. стр. 49.

[2]) Свѣдѣнія беремъ изъ дѣлъ комитета министровъ, въ арх. Н. Х. Бунге.

надѣялось, что оно уже приспособилось къ порядку веденія дѣлъ въ Прибалтійскомъ Краѣ и извлечетъ болѣе выгодъ при эксплоатаціи дорогъ, чѣмъ правительство, особенно если будетъ разрѣшенъ о-ву облигаціонный заемъ на $8^1/_2$ мил. руб. въ цѣляхъ улучшенія ж. д., также если будетъ улучшенъ Ревельскій портъ.

Предложеніе это было, конечно, для госуд. казначейства небезвыгодно, еслибы только можно было разсчитывать на дѣйствительно умѣлое веденіе обществомъ дѣла. Но въ виду основательнаго сомнѣнія въ его надежности соед. присутствіе, куда дѣло было внесено м-омъ ф-овъ, отнеслось къ нему несочувственно, тѣмъ болѣе, что уставъ о-ва опредѣлялъ достаточно—выгодныя для казны условія самого выкупа, и 31 марта 1893 г. было уже Высочайше утверждено положеніе соед. присутствія, которымъ постановлено было съ 1 апр. 1893 г. произвести выкупъ Балтійской ж. д. на основ. § 47 устава о-ва (приведеннаго нами выше), предоставивъ, какъ всегда, м-ру ф-овъ войти въ соед. присутствіе съ представленіемъ объ утвержденіи выкупной за дорогу суммы,—соблюдая законные сроки. Госуд. Контроль по полученіи имъ 1 авг. 1894 г. отчета по эксплоатаціи дороги, сообщилъ свои заключенія ликвидаціонной коммиссіи, выбранной обществомъ 30 іюля 1895 г., окончательное же ревизіонное постановленіе объявлено было коммиссіи только 24 сент. 1896 г., при чемъ начетъ на общество со времени его существованія опредѣленъ былъ въ 488.994 руб.. Руководствуясь данными госуд. контроля, м-во ф-овъ составило предварительный разсчетъ по опредѣленію выкупной суммы за акціи, по которому согласно точному смыслу устава изъ капитализированнаго гарантированнаго дохода на акціи была вычтена стоимость непогашенныхъ облигацій бывшей Петергофской ж. д.. Ликвидаціонная коммиссія не соглашалась съ этимъ разсчетомъ, стараясь доказать, что для опредѣленія выкупной суммы слѣдуетъ брать совокупность платежей по облигаціямъ и по акціямъ (гарантированный доходъ), но такъ какъ это толкованіе § 47 устава было лишь плодомъ фантазіи коммиссіи, то, казалось бы, слѣдовало предоставить акціонерамъ въ случаѣ ихъ неудовольствія обратиться къ суду. Но м-во ф-овъ, дотолѣ энергически стоявшее на сторонѣ казенныхъ интересовъ и вполнѣ сознававшее всю неправильность требованія акціонеровъ, внезапно стало на другую точку зрѣнія [1]). Оно стало вдругъ утверждать, что условія выкупа дороги, установленныя уставомъ 1872 г., не находятся въ соотвѣтствіи съ постановленіями того же устава о порядкѣ распредѣленія чистаго дохода

---

[1]) *Вѣстн. Финансовъ* 1897 г., № 28 стр. 48—49 и дѣло кред. канц. 1897 г. отд. 2 ст. 1 № 36.

дороги. «Такъ какъ доходъ о-ва всегда превышалъ обязательные платежи по облигаціямъ, то акціонеры при существованіи о-ва получали все время гарантированный имъ доходъ, независимо отъ существованія облигацій; при выкупѣ же оказывается, что нар. капиталъ облигацій долженъ быть вычтенъ изъ капитализированнаго чистаго дохода, и, слѣд., въ значительной степени долженъ уменьшиться доходъ акціонеровъ. *Еслибы доходъ дороги превышалъ сумму платежей по акціямъ и облигаціямъ вмѣстѣ*, и разсчетъ производился на основаніи капитализаціи этого дохода, тогда вычетъ стоимости облигацій не уменьшилъ бы дохода акціонеровъ; но, когда, какъ это и имѣетъ мѣсто въ настоящемъ случаѣ, капитализаціи подлежитъ не чистый доходъ, а гарантированный правительствомъ платежъ, тогда очевидно, что вычетъ стоимости облигацій сильно уменьшитъ доходъ акціонеровъ. Такимъ образомъ получается такое положеніе дѣла: пока о-во Балтійской дороги не выпускало облигацій, акціонеры его получали гарантированный наименьшій доходъ, на какой имъ было обезпечено право и въ случаѣ выкупа дороги въ казну; когда же на выпущенныя облигаціи они пріобрѣли Петергофскую линію, то доходъ ихъ, не уменьшавшійся при существованіи общества, долженъ неожиданно (!) уменьшиться при выкупѣ дороги. Казалось бы, самый фактъ пріобрѣтенія о-вомъ новой линіи не могъ послужить основаніемъ для уменьшенія дохода акціонеровъ, и нельзя было за дорогу увеличеннаго протяженія назначать меньшую (?) выкупную сумму. Однако фактъ, *какъ бы непонятенъ онъ ни былъ*, остается на лицо. Скорѣе всего можно предположить, что въ данномъ случаѣ произошла просто ошибка (!), и только вслѣдствіе простаго недосмотра могла быть составлена нынѣшняя редакція § 47 устава. Ошибка предоставляется настолько *очевидною* (!), что воспользоваться ею при окончательномъ разсчетѣ съ акціонерами едва ли было бы справедливо, а, главное, *едва ли отвѣчало бы тому представленію о значеніи гарантіи русскаго правительства, которое сложилось у держателей русскихъ фондовъ и которымъ держится нашъ государственный кредитъ на его современной высотѣ*». Несообразность этихъ соображеній слишкомъ бросается въ глаза, чтобы стоило на нихъ долго останавливаться. Объ «ошибкѣ» (да еще въ пользу правительства) не можетъ быть, конечно, и рѣчи, ибо не было примѣра, чтобы концессіонеры когда-либо таковую допускали не въ свою пользу, да и вообще при рѣшеніи серьезныхъ госуд. задачъ, при рѣшеніи вопроса о выдачѣ нѣсколькихъ милліоновъ рублей, когда ихъ по закону не слѣдовало отдавать, нельзя было руководствоваться соображеніемъ, что въ такихъ серьезныхъ дѣлахъ законодатель допускалъ ошибки. Возможность такихъ «ошибокъ» дѣйстви-

тельно способна подорвать госуд. кредитъ, какъ отнюдь не можетъ его подорвать точное исполненіе закона и правильное его толкованіе, мы имѣли уже случай объ этомъ подробнѣе говорить въ другомъ мѣстѣ, при обсужденіи условій выкупа нѣкоторыхъ дорогъ при Вышнеградскомъ, когда выбрасывались милліоны рублей безъ всякой надобности подъ предлогомъ поддержанія нашего госуд. кредита [1]). Когда давалась концессія на сооруженіе Балтійской дороги, она предполагалась высоко-доходной, почему на акціи первоначально и вовсе гарантіи дано не было, дали же потомъ гарантію (очень умѣренную) съ цѣлью только помочь собрать капиталъ, но никто не думалъ, что дорога даже не выработаетъ и 3% на этотъ капиталъ, ибо иначе никто не сталъ бы покупать ея акцій, хотя бы и за 75% нариц. ихъ цѣны, ибо за эту же цѣну одновременно можно было имѣть 5%-ыя правительственныя и гарантированныя правительствомъ цѣнности. Думали, что, можетъ быть, сперва дорога будетъ мало доходной, но черезъ 20 лѣтъ, ко времени выкупа, доходъ значительно превыситъ всѣ обязательные платежи по облиціямъ и акціямъ и будетъ приносить крупный супердивидендъ. Отсюда и происхожденіе § 47 устава, гдѣ выкупная сумма опредѣляться должна была по *чистому доходу* дороги. Не вина правительства, если общество такъ плохо вело свои дѣла, что задолжало казнѣ 50 мил. руб., а дохода, достаточнаго для оплаты акцій не вырабатывало. Поощрять такого рода дѣятельность не входитъ въ кругъ задачъ государства, и еслибы правительство предположило въ свое время такіе результаты хозяйничанья акціонернаго общества въ теченіе 20 лѣтъ, то, конечно, не дало бы ему вовсе концессіи...

Истолковавъ по своему Высочайше утвержденный уставъ, какъ грубую ошибку законодателя, м-во ф-овъ вступило переговоры съ акціонерами, чтобы добиться «миролюбиваго соглашенія» (какъ будто бы оно было государству нужно!). Съ этой цѣлью опять бар. Розенталь и Ротштейнъ (какъ и при выкупѣ дорогъ Глав. Общества) образовали синдикатъ для скупки акцій Балтійской дороги [2]), выговоривъ за свои услуги 194.680 р. (по рублю за каждую акцію) и 36.000 р. на уплату герб. сбора въ Голландіи при обмѣнѣ акцій. Скупивъ акціи, банкиры устроили 20 янв. 1897 г. общее собраніе акціонеровъ съ необходимымъ большинствомъ, которое выразило свое согласіе на условія добровольнаго соглашенія, выработанныя м-омъ ф-овъ совмѣстно съ представителями акціонеровъ. Условія эти состояли въ

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 372—376, 388—389 и др.

[2]) Приводимъ кстати цѣны этихъ акцій: въ 1894 г. 118—126, въ 1895 г. 119—123, въ 1896 г. 115—122, въ 1897 г. 122—123½, а въ 1889—1893 г. отъ 107½ до 130½.

томъ, что за каждыя четыре непогашенныя акціи въ 125 р. мет. съ купонами на срокъ 2 іюля 1897 г. выдавались пять свидѣтельствъ госуд. 4%-ой ренты съ купономъ, текущимъ съ 1 дек. 1896 г. и кромѣ того по 1 р. 50 к. на каждую акцію для покрытія расходовъ по ликвидаціи. Дивидендныя акціи уничтожались, а всѣ претензіи къ обществу со стороны правительства (значитъ и начетъ почти въ полъ милліона рублей) и частныхъ лицъ должны были относиться только на средства эксплоатаціи выкупленной дороги; долгъ дороги по гарантіи списывался со счетовъ. Эти условія соглашенія внесены были м-омъ ф-овъ на разсмотрѣніе соед. присутствія, которое ихъ и приняло (Выс. утверждено 21 мая 1897 г.[1]). Финансовую оцѣнку соглашенія м-во ф-овъ представляло въ такомъ видѣ. Еслибы не надо было вычитать изъ выкупной суммы—стоимости непогашенныхъ облигацій, то пришлось бы для ея покрытія капитализировать гарантир. доходъ по акціямъ, что дало бы цифру 16.710.428 р. мет., а какъ выкупная сумма по уставу должна была быть уплачена въ фунтахъ ст. по курсу 125 р. м.=20 £, то эта цѣна составитъ 2.673.668,52 £ или на каждую акцію 13,73 £= 129 руб. 89 к. кр.. На самомъ же дѣлѣ уплачивалось: 1) въ рентѣ 125 р. нар. (100×4:5), или по курсу 97 за 100—121 р. 25 к. дѣйств., 2) въ пользу акціонеровъ по 50 к., на расходы по ликвидаціи 1 р., банкирамъ за услуги 1 р., герб. сборъ 18½ коп., проценты съ 1 дек. 1896 г. по 2 янв. 1897 г. по рентѣ—40,9 к., всего на каждую акцію 124 р. 34 к., т. е. на 5 р. 55 к. менѣе, чѣмъ по приведенному выше разсчету. Если разложить начетъ на общество, сдѣланный госуд. контролемъ въ суммѣ 488.994 р.—на акцію, то на каждую прійдется по 2 р. 51 к., все таки казна заплатила на 3 руб. меньше за акціи, чѣмъ слѣдовало бы. Сумма ежегоднаго платежа по акціямъ, переводя ихъ въ ££, а затѣмъ въ рубли нынѣшней валюты, составляла бы 1.340.347 руб., а по рентѣ, замѣнившей акціи на сумму около 24.956.000 руб., прійдется платить только 998.240 р., сбереженіе=342.107 р. въ годъ, а если вносить также суммы, необходимыя для погашенія долга по 24 окт. 1955 г., на что потребовалось бы до 110.405 руб., сбереженіе составитъ 231.710 р. ежегодно,—результатъ, конечно, блестящій, если исходить изъ фантастической цифры 16.710.428 р. м., вмѣсто которой правительство обязано было уплатить только 12.368.700 р., вычитая сумму непогашенныхъ облигацій (4.341.728 руб. мет.). Чтобы пріобрѣсти эту сумму въ 1897 г. легко было реализовать государственную ренту рубль за рубль нариц. капитала или въ крайнемъ

---

[1]) П. С. З. № 14128.

случаѣ по 99 за 100[1]), что составило бы 18.740.400 р. нар. кр., менѣе на *6.215.600 р.* противъ того, чтобы было акціонерамъ уплачено на самомъ дѣлѣ, а платить пришлось бы ежегодно по 749.616 р., менѣе на 248.624 р., чѣмъ обязались мы платить на самомъ дѣлѣ. Эти 6.215.600 р.—та сумма, которую пожертвовало правительство вслѣдствіе неправильнаго пониманія министерствомъ финансовъ истинныхъ государственныхъ интересовъ.

Вся сумма 4%-й ренты, выданной акціонерамъ взамѣнъ акцій, составила 24.335.000 р. (нариц. сумма непогашенныхъ акцій составляла 36.502.500 р. [2]), наличными было выдано 522.700 [3]), для полученія которыхъ была реализована 4%-ая рента по курсу 96 за 100[4]), весь выпускъ ренты послучаю выкупа Балтійской дороги въ казну составилъ 24.335.000+544.500=24.879.500 р. съ платежемъ въ 994.180 р. (944.471 р. съ учетомъ купоннаго налога), сбереженіе составитъ 346.167 р. Съ 1894 г. къ Балтійской дорогѣ была присоединена Псковско-Рижская (286 верстъ) съ ея Валкъ-Юрьевской вѣтвью (77 верстъ). Въ первый годъ казенной эксплоатаціи Балтійской дороги (до сліянія, т. е. въ 1893 г.) принесъ самые неутѣшительные результаты: она дала чистаго доходу только 325.433 р. (Псковско-Рижская принесла даже убытокъ—77.474 р.). Но послѣ сліянія и упорядоченія дѣлъ дорогъ доходъ ихъ быстро столь возростать, достигнувъ въ 1894 г.—988.870 руб., въ 1895 году—2.087.855 р., въ 1896 г.—2.116.342 р., въ 1897 г. —2.031.495 р., въ 1898 г.—2.247.490 р., въ 1899 г.—2.522.433 р., въ 1900 г.—2.388.704 р., въ 1901 г. однако только—1.671.000 руб. Этихъ суммъ далеко еще недостаточно для оплаты лежащихъ на дорогахъ обязательствъ по ихъ строительнымъ капиталамъ, общій итогъ которыхъ былъ опредѣленъ въ 1900 г. цифрою 72.562.735 р., или 76.705 р. на версту, съ платежомъ въ 2.930.327 р. ежегодно, или по 3.097 р. на версту. Чѣмъ объясняется эта недостаточность доходовъ столь важной дороги? Несомнѣнно недостаточно удачнымъ способомъ ея эксплоатаціи, ибо расходы эксплоатаціи поглащаетъ чрезмѣрно большую часть валоваго дохода дороги, быстро растущаго (съ 6.153.000 р. въ 1894 г. до 9.949.000 р. въ 1900 г.). Такъ въ 1900 г. поглащено было 74,2%, въ 1899 г.—73,5%, въ 1898 г.—73,9%, въ три лучшіе годы дороги (въ 1901 г. когда доходъ дороги упалъ, а доходы возрасли, коэф. эксплоатаціи дошелъ до ужасающей цыфры 82,4%), тогда какъ въ среднемъ расходы эксплоатаціи по всѣмъ

---

[1]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контроля 1897 г. стр. 40.

[2]) А съ переводовъ въ LL и затѣмъ въ рубли нын. валюты—37.769.472 р.

[3]) Прил. къ отч. госуд. контр. за 1900 г. стр. 112.

[4]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр, 1896 г. стр. 41.

вообще дорогамъ Европейской Россіи оставляли въ 1897 г.—59, въ 1898 г.—60 и 1899 г.—62% [1]).

Вопросъ о выкупѣ *Донецкой* ж. д. поднятъ былъ также въ 1893 г. (одновременно съ выкупомъ Оренбургской ж. д.), при чемъ хлопотали объ этомъ сами акціонеры, ходатайствуя передъ правительствомъ о замѣнѣ акцій 4%-ыми облигаціями на нариц. капиталъ, соотвѣтствующій гарантіи по акціямъ—по примѣру разсчета съ акціонерами Оренбургской ж. д. (примѣръ—заразителенъ) и о предоставленіи въ пользу акціонеровъ *капитализированной суммы тѣхъ сбереженій* (весьма проблематическихъ), *которыя правительство можетъ получить въ расходахъ эксплоатаціи дороги вслѣдствіе досрочнаго ея выкупа,* т. е. вслѣдствіе избавленія отъ безпорядочнаго хозяйничанья частнаго общества. Это въ исторіи выкупа русскихъ жел. дорогъ было еще совершенно новый мотивъ, свидѣтельствующій лишній разъ о беззастѣнчивости аппетитовъ частныхъ обществъ, слишкомъ поощрявшихся министерствомъ финансовъ. Донецкая каменноугольная ж. дор. имѣла свою исторію [2]) Образовалось общество этой дороги изъ о-въ *Константиновской* ж. д. (Константиновка-Ясиноватая-Еленовка, 85 верстъ), сооруженной Юзомъ на счетъ правительственной ссуды въ 3.012.250 р. мет. дѣйств., выданной подъ залогъ $^3/_4$ негарантированнаго акціонернаго капитала о-ва, $^1/_4$ часть котораго, оставшаяся у учредителя, пользовалась правомъ полученія 5% изъ чистаго дохода дороги преимущественно передъ оплатой правительственной ссуды, и *Донецкой* ж. д. (Хацапетовка-Ясиноватая, Хацапетовка—Государевъ-Байракъ, Краматорская-Попасная, Ступки-Бахмутъ, Никитовка—Государевъ Байракъ, Хацапетовка-Дебальцево-Звѣрево, Дебальцево-Луганскъ, Дебальцево-Попасная, Попасная-Лисичанскъ, всего 480 верстъ), капиталъ которой и въ акціяхъ и облигаціяхъ былъ цѣликомъ гарантированъ правительствомъ. Сліяніе послѣдовало въ 1881 г. путемъ замѣны $^1/_4$ части негарантированныхъ акцій о-ва Константиновской дороги гарантированными правительствомъ 5%-ыми облигаціями (на сумму 1.318.875 р. нар. мет.), а остальныя акціи замѣнялись облигаціями для разсчета съ правительствомъ по ссудѣ. Новому обществу разрѣшено было соорудить вѣтвь къ Маріуполю (99 верстъ) и еще нѣсколькихъ мелкихъ вѣтвей (около 24 верстъ) за счетъ облигаціонныхъ капиталовъ, вошедшихъ въ составъ консолидированныхъ ж. дор. займовъ, такъ что все предпріятіе обнимало передъ выкупомъ около 688 верстъ рельсовыхъ путей, обслуживав-

---

[1]) Стат. сборн. м. п. с., вып. 65, стр. LXXVII.

[2]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 381, 408 и 566—568.

шихъ весьма важный промышленный районъ. Исторія сооруженія и эксплоатаціи этихъ дорогъ—недурная иллюстрація къ исторіи обогащенія за счетъ русскаго госуд. казначейства разныхъ иностранныхъ предпринимателей, въ родѣ Юза и К°. Къ 1893 г. на дорогѣ числилось основныхъ капиталовъ: 5.701.625 р. мет. съ гарантированнымъ платежемъ въ 453.908 р. м. ежегодно, 44.144.227 р. въ облигаціяхъ, выпущенныхъ отъ имени о-ва и оставленныхъ за собою правительствомъ съ платежемъ въ 2.103.370 р. и 686.537 р. правит. ссудъ [1]) съ оплатой ихъ въ 34.327 р., всего 53.383.195 р. съ платежомъ въ 2.818.559 р. Между тѣмъ дороги первоначально давали одни дефициты, сумма которыхъ къ 1885 годъ составила 3.076.936 р., изъ которыхъ 2.931.492 р. были покрыты правительственной ссудой; съ 1885 г. дорога стала давать доходъ, но совершенно ничтожный, ибо высшая его цифра (840.844 р.), полученная въ 1891 г. [2]) была въ полномъ несоотвѣтствіи съ лежащими на дорогѣ обязательствами, и неудивительно, что долги ея казнѣ по гарантіи съ процентами ко времени выкупа составили крупную цифру 47.658.035 руб. Срокъ выкупа дороги въ казну наступалъ 1 ноября 1897 г., но, понятно, что правительство интересовалось досрочнымъ выкупомъ, неся огромные расходы по приплатѣ гарантіи ея обязательствъ, и не имѣя никакой надежды на поправленіе дѣлъ о-ва. Поэтому, получивъ предложеніе принять дорогу въ вѣдѣніе казны досрочно, м-во ф-овъ [3]) образовало особую коммиссію (подъ предсѣдательствомъ т. с. Иващенкова) для разсмотрѣнія выгодности предложенія, въ частности отъ сліянія Донецкой дороги съ казенной Екатерининской. Коммиссія обратила вниманіе на то, что подвижной составъ Донецкой дороги работаетъ преимущественно зимой, а Екатерининской—лѣтомъ, и, слѣдовательно, въ извѣстное время года у той и у другой дороги составляетъ бремя, отсюда—изв. выгоды отъ сліянія дорогъ, не говоря уже о возможномъ сокращеніи издержекъ по мѣстному и центральному управленію, какъ равно и по непроизводительному пробѣгу и простою вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ. Отсюда коммиссія признала полезность выкупа въ казну Донецкой дороги, но требованія общества дать ему въ 4%-ыхъ облигаціяхъ гарантированный по акціямъ доходъ и капитализированное сбереженіе возможныхъ правительственныхъ сбереженій—чрезмѣрными и несоотвѣтствующими уставу общества, по § 68 котораго правительство имѣло право дать 5%-ыя бумаги съ по-

---

[1]) Стат. сборн. м. п. с., в. 37, стр. 10—17 табл. I.

[2]) Въ 1892 г. чистый доходъ опредѣлился уже въ 1.015.729 р.

[3]) Беремъ свѣдѣнія изъ дѣла кред. канц. 1893 г. отд. II, ст. 1 № 108.

гашеніемъ ad libitum, такъ что ихъ можно было бы немедленно же конвертировать въ 4%-ыя. Сбереженія же казны, считая ихъ въ суммѣ 200.000 р ежегодно, можно было бы, по мнѣнію коммиссіи, выдать только за четыре года, т. е. до наступленія права на выкупъ по уставу, всего 800.000 руб., или капитализируя изъ 5% къ 1 января 1894 г.—709.190 руб. кр., т. е. (по курсу 1 р. 53 к. кр.=1 р. м.) 463.523 р. мет. Непогашенныхъ акцій осталось на 5.573.750 руб. мет., и слѣдоват. вся причитающаяся акціонерамъ сумма=6.037.273 р. м. Считая по 5,2135% въ теченіи 65½ лѣтъ (до срока концессіи), на эту сумму, получалось 314.753 р. мет. ежегодно (гарантія по акціямъ составляла только 290.783 р. мет.). Если причитающійся по такому разсчету акціонерный капиталъ превратить въ 4%-ыя бумаги, считая ихъ по курсу 87 за 100 (4%-ыя облигаціи Моск.-Курской ж. д. 19 апрѣля 1893 г. котировались по 88,5 за 100), то сумма этихъ 4%-ыхъ бумагъ опредѣлялась бы въ 6.939.394 р. м. нар., а платежи съ этого капитала въ теченіи 65½ лѣтъ составили бы 4,332%, или 300.615 руб. Погашенныя акціи ничего не стоили, и потому коммиссія находила возможнымъ на нихъ распространить только право полученія «выгодъ» правительства отъ досрочнаго выкупа, также 4%-ыми бумагами по курсу 87 за 100, или всего $\frac{463.523 \times 100}{87 \times 45.613 \text{ (число всѣхъ акцій)}}$=11 р. 68 к. мет. въ 4%-ыхъ облигаціяхъ. На каждую непогашенную акцію (въ 125 р. м. нар.) приходилось получить такимъ образомъ 11 р. 68 к.+ +143 р. 68 к.=155 р. 36 к. въ 4%-ыхъ облигаціяхъ. Убытки по эксплоатаціи дороги за первые годы ея существованія, еще не покрытыя правительственными ссудами (145.444 р.), коммиссія рекомендовала (по бывшимъ уже и раньше примѣрамъ) принять на счетъ казны, а на предполагаемые начеты удержать до 170.000 р. выпускаемыми 4%-ыми облигаціями. Ясно, что эти условія не представлялись выгодными для казны, ибо вмѣсто 290.783 р. м. приходилось платить по 300.615 р., болѣе на 9.832 р. м. ежегодно, чѣмъ прежде, но коммиссія утѣшалась тѣмъ что доходъ со сбереженій правительства составитъ 24.165 р., и «въ сущности казна получаетъ около 14.000 р. ежегодныхъ сбереженій по случаю выкупа». Упускалось только одно изъ виду, что, еслибы подождать четыре года, то 5%-ыя облигаціи легко было бы превратить въ 4%-ыя по курсу al pari, и, слѣдовательно, платежи по этимъ бумагамъ составляли бы только 250.108 руб. мет. (по 4,332% съ 5.773.740 руб. м. въ акціяхъ), и дѣйствительное (а не мнимое) ежегодное сбереженіе госуд. казначейства составило бы 40.675 р. мет., да кромѣ того не возрасла бы сумма долговыхъ обязательствъ

госуд. казначейства съ 5.773.500 руб. до 6.939.394 руб. м. (на 1.165.894 р. м. или на 20,2%).

Мнѣніе коммиссіи было одобрено м-омъ ф-овъ, который внесъ представленіе о выкупѣ Донецкой дороги въ Соединенное Присутствіе, Высоч. утвер. 12 іюня 1893 г. положеніемъ котораго [1]) было постановлено принять съ 1 іюля 1893 года дорогу въ казенное управленіе, уплативъ за каждыя пять невышедшихъ въ тиражъ акцій въ 125 руб. мет. нар. по шести 4%-ыхъ облигацій, каждая также въ 125 р. мет. нар. и сверхъ того на каждую акцію по 7 р. 13 к. кр. наличными деньгами, а за каждую дивидендную акцію по 15 р. 57 к. кр., при чемъ по 3 р. 73 к. на всѣ безъ различія акціи удержать въ обезпеченіе возможныхъ начетовъ. Проценты по новымъ облигаціямъ начинаютъ течь съ 1 дек. 1893 г. по полугодіямъ, тиражъ ежегодный въ теченіи 65½ лѣтъ. Для покрытія расходовъ по доплатѣ наличными деньгами разрѣшалось изъ числа выпускаемыхъ 4%-ыхъ облигацій Донецкой дороги 6.939.500 руб. для обмѣна акцій на 251.000 р. мет. пріобрѣсти госуд. банку за 334.106 руб. кр. (на доплаты наличными требовалось 163.688 р., остальные въ обезпеченіе начетовъ). Весь выпускъ облигацій произведенъ былъ въ 1893 г. на сумму 6.939.500 руб. мет.=10.409.250 руб., изъ нихъ [2]) 10.032.750 р. было выдано взамѣнъ акцій Донецкой дороги, остальныя реализованы и употреблены по назначенію. Долгъ казны возросъ, какъ сказано выше, на 1.749.000 р., платежи на 14.748 р., что же касается до сбереженій вслѣдствіе сліянія съ Екатерининской ж. дорогой, что объ этихъ барышахъ судить очень трудно. Въ 1893 г. при наполовину частномъ наполовину казенномъ управленіи, доходъ Донецкой дороги опредѣлился всего въ 698.873 руб., т. е. далъ огромное пониженіе сравнительно съ 1891 и 1892 г.г. (840.000 р. и 1.015.000 р.). Съ 1894 года начинается раздѣлъ Донецкой дороги, именно вѣтви ея: Краматорская-Попасная, Ступки-Бахмутъ, Константиновка-Ясиноватая и Никитовка-Государевъ Байракъ отходятъ въ управленіе К.-Х.-Азовской ж. д. (всего 135½ верстъ), а остальныя линіи къ Екатерининской ж. д. Въ 1896 г. изъ числа вѣтвей отошедшихъ къ послѣдней дорогѣ участки Звѣрево-Дебальцево, Попасная-Лисичанскъ и Хацапетовка-Дебальцево съ Лисичанскою вѣтью, всего 333 версты были переданы въ аренду обществу Юго-Восточныхъ ж. д. за 450.000 руб. въ годъ. Ничтожная сумма эта уже показываетъ, что объ особыхъ барышахъ отъ этихъ линій не могло быть рѣчи. Но при всемъ томъ о-ву Ю.-В. дорогъ

---

[1]) П. С. З. № 9798.

[2]) Прил. къ отч. госуд. контр. 1900 г. стр. 112—113.

Донецкія линіи оказались въ совершенный убытокъ, и казна вынуждена была въ 1902 г. взять ихъ обратно въ казенное управленіе, присоединивъ къ Екатерининской дорогѣ. Счета Донецкихъ линій слиты съ счетами Харьковской и Екатерининской дорогъ, такъ что о ихъ собственной доходности нельзя составить опредѣленное представленіе, но и о выгодахъ казны отъ выкупа наврядъ ли можно серьезно говорить.

Въ концѣ 1893 г. рѣшено было сосредоточить въ рукахъ казны цѣлый рядъ мало доходныхъ линій частныхъ обществъ, соединяющихъ центральную Россію съ Балтійскимъ побережьемъ, именно: Митавскую, Риго-Двинскую, Двинско-Витебскую и Орловско-Витебскую линіи.

Митавская ж. д. (отъ Риги до Митавы), 39 верстъ, была сооружена[1]) въ 1868 г. за счетъ гарантированныхъ казною акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ въ суммѣ до 2.652.000 р. м.. Капиталъ этотъ впослѣдствіи былъ еще увеличенъ на 3.385.200 р м., вошедшихъ въ составъ консолид. ж. д. займовъ, въ цѣляхъ продолженія дороги отъ Митавы до ст. Можжейки (88 верстъ), а вся сумма лежащихъ на дорогѣ обязательствъ, включая небольшую правит. ссуду въ 37.146 р., составляла въ нын. вал. 9.092.946 р. съ платежами въ 452.392 р.[2]), между тѣмъ чистый доходъ дороги никогда не достигалъ этой суммы, колебаясь въ семилѣтіе 1886—1892 г. отъ 11.341 р. (въ 1890 г.) до 127.489 р. (въ 1888 г.). Долгъ о-ва казнѣ по гарантіи достигалъ 12.038.329 р. и имѣлъ непрерывную тенденцію къ повышенію, а о-во, не имѣя надежды на полученіе дохода выше гарантированнаго, вело дѣло въ высшей степени небрежно, вслѣдствіе чего правительство очень было заинтересовано въ выкупѣ дорогѣ, управленіе которой могло быть приведено въ порядокъ и сокращены рублей на 50.000 расходы эксплоатаціи дороги. Срокъ выкупа наступалъ 18 сент. 1893 г., и м-ръ ф-овъ немедленно вошелъ въ Соед. Присутствіе съ представленіемъ объ осуществленіи правъ казны на выкупъ дороги. 1 дек. 1893 г. состоялось уже Выс. утв. положеніе присутствія[3]), которымъ предписывалось дорогу принять въ казенное управленіе съ 1 янв. 1894 г., произведя съ акціонерами разсчетъ согласно § 51 устава о-ва 18 марта 1872 г.. 25 марта 1894 г. Соед. Присутствіе утвердило проектированныя м-омъ ф-овъ условія, по которымъ акціонерамъ выплачивался нариц. капиталъ по непогашеннымъ еще акціямъ на-

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 343.

[2]) Свѣд. госуд. контр. о ж. дор. 1893 г. стр. 16—17.

[3]) П. С. З. № 10109.

личными деньгами въ суммѣ 1.440.500 р. м., общество освобождалось отъ начетовъ и обязывалось представить лишь краткій отчетъ объ эксплоатаціи дороги въ 1893 г. съ ассигновкой на составленіе этого отчета 44.000 руб. отъ казны. Для реализаціи потребной на выкупъ акцій суммы разрѣшались м-ру ф-овъ выпустить облигаціоный заемъ [1]). На самомъ дѣлѣ необходимые для оплаты этихъ акцій—2.160.750 руб. были получены отъ реализаціи остатка тѣхъ выпусковъ госуд. 4%-ой ренты, на сумму 60.000.000 р., которые были сдѣланы для выкупа М.-Курской жел. д. [2]). Реализація была произведена по курсу 97³/₄ за 100, и, слѣд., нар. капиталъ, необходимый для полученія 2.160.750 р. составилъ 2.210.500 руб., платежъ съ которыхъ составитъ ежегодно 88.420 р. вмѣсто 114.375 р., которыя платились по акціямъ, результатъ совершенно удовлетворительный.

Выкупъ *Риго-Двинской ж. д.*, сооруженной въ 1861 году (204 версты) за счетъ гарантированнаго правительствомъ акціонернаго капитала (10.200.000 р. мет.) въ 459.000 р. ежегодно въ теченіе 75 лѣтъ [3]), былъ гораздо болѣе затруднителенъ, такъ въ уставѣ о-ва о немъ ничего не было сказано и срокъ его, слѣдов., опредѣленъ не былъ. Само собою ясно, что этимъ правительство не лишалось права (въ силу суверенитета государства) выкупить дорогу въ казну, еслибы въ этомъ встрѣтилась надобность, на началахъ справедливаго вознагражденія акціонеровъ, тѣмъ болѣе что хозяйство на этой дорогѣ велось очень плохо, и о-во задолжало казнѣ до 15.749.025 р. по гарантіи (съ процентами) ея обязательствъ. Сумма послѣднихъ, вмѣстѣ съ облигаціями, реализованными самимъ обществомъ (эти облигаціи, всего на сумму 3.400.000 руб. мет. + 2.556.000 р. кр., не пользовались гарантіей, но пользовались привиллегіей оплаты изъ чистаго дохода дороги раньше всѣхъ другихъ отчисленій), съ облигаціями, реализованными правительствомъ, и ссудами составляла 25.034.006 руб. съ ежегоднымъ платежомъ въ 1.198.277 руб.[4]). Между тѣмъ высшій доходъ, который дорога (въ 1872 г. увеличенная на 9 верстъ вѣтвью на Мюльграбенъ) выработала, равнялся всего 917.269 руб. (въ 1888 г.), въ послѣдніе же три года передъ выкупомъ (1891—1893 г.) не доходилъ до 400.000 р.[5]). Естественно, что акціонеры нисколько не интересовались дѣлами своей дороги, предоставивъ ихъ на волю случая и

---

1) П. С. З. № 10462.

2) Объясн. зап. къ отч. госуд. контроля 1895 г. стр. 34.

3) Рус. госуд. кредитъ т. I, стр. 271—272.

4) Свѣд. госуд. контр. 1893 г. стр. 18—19.

5) Ibid. стр. 434—435.

тѣхъ изъ лицъ, которыя, сосредоточивъ въ своихъ рукахъ изв. количество акцій, необходимое для большинства въ общихъ собраніяхъ акціонеровъ, выбирались въ члены правленія и извлекали при управленіи дѣлами дороги побочные доходы. М-во ф-овъ, по своему обыкновенію, для опредѣленія выкупной за дорогу суммы рѣшило прибѣгнуть къ соглашенію съ акціонерами, не желая прибѣгать къ принудительному выкупу. Но по § 43 устава о-ва для перемѣны его привиллегій или для закрытія требовалось участіе въ общемъ собраніи лицъ, владѣющихъ не менѣе $^3/_4$ всѣхъ голосовъ, принадлежащихъ акціонерамъ, а, чтобы побудить акціонеровъ собраться въ такомъ числѣ, надо было предложить имъ особенно выгодныя условія замѣны ихъ акцій. Чтобы выработать эти условія, м-во ф-овъ приняло въ соображеніе слѣд. данныя [1]). При переходѣ дороги въ казну правительство могло произвести сокращеніе разныхъ расходовъ (по содержанію правленія и выдачѣ наградныхъ) до 59.000 руб. ежегодно, которыя и можно было, по мнѣнію министерства, предложить акціонерамъ безъ ущерба для казны. Къ 1 янв. 1894 г. непогашенныхъ акцій оставалось 71.267 штукъ по 125 руб. мет. каждая, а, если на остающійся срокъ концессіи ($42^3/_4$ года), взамѣнъ непогашеннаго акціонернаго капитала выпустить правительственныя 4%-ыя облигаціи, то при ассигнованіи на уплату по нимъ той же суммы, которая была гарантирована по акціямъ (459.000 р. мет.), нариц. капиталъ этихъ 4%-ыхъ облигацій составитъ 9.329.566 р. м., а добавляя сюда 1.199.126 р., т. е. капитализированную сумму сказаннаго ежегоднаго сбереженія казны въ 59.000 р., по переложеніи въ мет. рубли, считая 1 р. 55 к. за 1 р. м.,—773.630 р. м., получался весь потребный облигаціонный капиталъ—въ 10.103.196 р. мет. Исключая отсюда *переборы* по гарантіи, сдѣланные акціонерами въ прежнее время, въ суммѣ 317.446 р. м., м-во ф-овъ получало капиталъ въ 9.785.000 р. м. (съ округленіемъ), кототорой оно находило возможнымъ выдать акціонерамъ безъ обремененія государства новыми обязательствами по выкупаемой дорогѣ. Выгоды правительства вслѣдствіе выкупа дороги на такихъ условіяхъ м-во ф-овъ видѣло въ возможности сдѣлать улучшенія при ея эксплоатаціи, а также въ надеждѣ со временемъ получать отъ дороги хорошіе барыши, когда... будутъ погашены ея облигаціи. Эти облигаціи по условіямъ погашались въ 1915, 1922, 1923 и 1928 г.г., тогда когда концессія на дорогу истекала только въ 1936 г., и, если бы дорога не была выкуплена, то, конечно, акціонеры ея получили бы большіе барыши, погасивъ предварительно

---

[1]) См. Вѣст. Фин. 1894 г. № 7.

облигаціи дороги за счетъ госуд. казначейства. Выкупъ лишалъ ихъ этихъ отдаленныхъ и неопредѣленныхъ барышей, о чемъ, вѣроятно, ни одинъ акціонеръ не пожалѣлъ, получая немедленно новый неожиданный доходъ, благодаря выкупу, тѣмъ болѣе что барыши были бы возможны только въ случаѣ предварительнаго погашенія огромнаго долга правительству по гарантіи и ссудамъ, лежавшаго на дорогѣ. По крайней мѣрѣ общее собраніе акціонеровъ охотно приняло условія, предложенныя правительствомъ, и м-ръ ф-овъ могъ внести соотвѣтствующее представленіе въ Соединенное Присутствіе, которое (30 декабря 1893 года Высоч. утверждено [1]) постановило: 1) принять Р.-Двинскую дорогу въ казну съ 1 января 1894 г., освободивъ общество отъ какихъ либо контрольныхъ начетовъ за все время эксплоатаціи имъ дороги; 2) предоставить м-ру ф-овъ произвести обмѣнъ непогашенныхъ акцій на облигаціи, которыя выпускаются на сумму 9.509.250 руб. зол. такъ, чтобы на каждую акцію въ 125 р. м. выплачивалось по 130 р. 91 к. мет. облигаціями. Если эта разница (5 р. 91 к. мет.) не будетъ только покрывается подлинными облигаціями (при обмѣнѣ нѣсколькихъ штукъ акцій), то выдается доплата наличными по 7 р. 88 к. кред. Кромѣ того о-ву выдавалось 242.307 р. 80 к. (по 3 р. 40 к. на каждую акцію) для употребленія этой суммы общимъ собраніемъ по усмотрѣнію и 52.000 р. на составленіе отчета за 1893 годъ. Вмѣстѣ съ Риго-Двинской дорогой переходила въ казну и *Риго-Больдерааская* дорога, сооруженная [2]) въ 1870—1873 г.г. за счетъ гарантированнаго правительствомъ облигаціоннаго капитала на 3.096.000 р. м. (17½ верстъ) и въ 1877 г. выкупленная правительствомъ (825.600 р. кр. за негарантированный акціонерный капиталъ въ 1.032.000 р. м., не дававшій никакого дивиденда) и переданная для эксплоатаціи о-ву Риго-Двинской ж. д. На этой дорогѣ числилось обязательствъ на сумму 5.956.113 р. съ ежегодными платежами въ 301.365 р. [3]), доходъ же дороги не превышалъ 37.305 р. (въ 1893 г.). Такъ какъ обязательства ея цѣликомъ и до выкупа Риго-Двинской дороги лежали на госуд. казначействѣ, будучи включены въ составъ консолидирован. ж. д. займовъ, то никакими новыми убытками переходъ Р.-Больдерааской дороги въ казенное управленіе госуд. казначейству не грозилъ.

Весь выпускъ 4%-ыхъ облигацій (погашаемыхъ по особому плану) для выкупа акцій Р.-Двинской ж. д. составилъ въ ным. вал. 14.263.875 р., которыми была покрыта и доплата наличными для

[1]) П. С. З. № 10223.

[2]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 388.

[3]) По свѣд. госуд. контр. за 1893 г., стр. 18—19.

разсчета акціонеровъ съ правленіемъ. Сумма непогашенныхъ акцій составляла—13.362.562 руб., такъ что увеличеніе обязательствъ госуд. казначейства по случаю выкупа составило 901.313 р. или 6,7%. По акціямъ платилось 688.500 р., по новымъ облигаціямъ 4,908989% (считая погашеніе въ теченіе 43 лѣтъ), или 700.212 р., болѣе на 11.712 р. или на 1,7%.

Въ 1894 г. перешедшіе на госуд. казначейство 5%-ыя облигаціи Р.-Двинской ж. дор. были конвертированы въ 3½%-ый золотой заемъ [1]).

Еще труднѣе было выкупить Орловско-Витебскую и Двинско-Витебскую линіи. *Орловско-Витебская* ж. д. [2]) была сооружена въ 1868 г. (488 верстъ) на капиталы, реализованные въ Англіи по чрезвычайно низкому курсу (67—69½ за 100), хотя имъ присвоена была абсолютная гарантія изъ 5 1/12% (съ погашеніемъ въ теченіе 85 лѣтъ). Акціи дороги были выпущены на 1.500.000 £, облигаціи на 4.500.000 £ съ ежегодной уплатой по первымъ 476.562½ р. з. и 1.429.687½ р. з. по вторымъ. Впослѣдствіи для разсчетовъ съ правительствомъ по переборамъ и ссудамъ на о-во начисленъ былъ новый долгъ въ 10.591.893 и. нар. кр. съ платежомъ по 506.662 р., вошедшій въ составъ консолид. ж. д. займовъ 1892 г. [3]), а всего строительныхъ капиталовъ этой дороги къ 1 янв. 1894 г. числилось (вмѣстѣ съ ссудами) на 68.470.089 р. съ платежомъ въ 3.443.717 р., между тѣмъ дорога такого крупнаго дохода ни разу не выработала (высшій чистый доходъ—3.427.005 р. полученъ былъ въ 1888 г.), и, кромѣ того, онъ имѣлъ даже тенденцію къ пониженію, составивъ въ 1890 году—2.059.151 р., въ 1891 г.—1.901.809 р., въ 1892 г.—983.011 р., въ 1893 г.—1.555.288 р. Естественно, что дорога не выходила изъ гарантіи, и долгъ ея казнѣ къ 1894 г. составлялъ уже 56.795.917 р. Причинъ такой неуспѣшности частнаго хозяйничанья на дорогѣ было, конечно, нѣсколько. М-во ф-овъ [4]) главную причину видѣло въ злоупотребленіяхъ, происходившихъ, благодаря устройству *Жуково-Людиновской* вѣтви Брянскаго завода (частнаго пользованія), учрежденнаго строителемъ Витебской дороги. Для этого завода о-во Орловско-Витебской ж. дороги установило особый тарифъ на перевозку дровъ крайне низкій и убыточный для казны, вызвавшій отмѣну его въ 1890 г. тарифными учежденіями м-ва ф-овъ, съ каковаго года введенъ былъ въ составъ правленія дороги и директоръ отъ правитель-

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. III, гл. 1, стр. 75—76.

[2]) Рус. госуд. кредитъ, стр. 338—340.

[3]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1894 г. стр. 18—19 Ср. рус. госуд. кред. т. II. стр. 249—350.

[4]) Беремъ свѣдѣнія изъ ст. *Вѣстн. фин.* 1894 г. № 11.

ства. Наврядъ ли, однако, дѣло было только въ этихъ низкихъ тарифахъ, такъ какъ съ 1890 г., когда онъ былъ отмѣненъ, чистый доходъ дороги не повысился, а еще болѣе упалъ. Все дѣло состояло въ ненормальности завѣдыванія предпріятіемъ лицами, нисколько незаинтересованными въ ростѣ его доходности, обезпеченной гарантіей, а пытающимися путемъ злоупотребленія своей властью извлекать въ свою пользу посторонніе доходы. Изъ рукъ такихъ лицъ слѣдовало отбирать предпріятіе, не стѣсняясь установленными въ уставахъ сроками выкупа, и привлекать ихъ къ судебной отвѣтственности. Къ сожалѣнію у насъ всегда стѣснялись съ подобными господами, всячески ихъ поощряли, позволяли наживать на счетъ казны крупныя состоянія и давали имъ высшія награды за мнимыя заслуги передъ государствомъ или пожертвованія въ пользу бѣдныхъ. Право на выкупъ Орловско-Витебской линіи правительство имѣло только съ 1 января 1906 года и, чтобы досрочно дорогу выкупить, м-во ф-овъ прибѣгло опять таки къ излюбленному своему пріему—вступить съ акціонерами въ соглашеніе, обѣщавъ имъ особыя выгоды и прибѣгнувъ къ содѣйствію кредитныхъ учрежденій. М-во ф-овъ считало, что, если взамѣнъ непогашенныхъ на 9.015.625 р. з. нар. акцій съ гарантіей въ 476.562½ р. з. въ годъ выпустить 4%-ыя облигаціи съ погашеніемъ въ теченіе 60 лѣтъ (по срокъ концессіи), то сумма послѣднихъ составитъ 10.781.507 р. з. Кромѣ того госуд. казначейство при переходѣ дороги въ казну можетъ получить сбереженій до 154.000 р. въ годъ, капитализируя которыя изъ 4% на 60 лѣтъ, получалось 1.445.301 руб. кред.= =932.452 р. зол., такъ что вся сумма облигацій, которую правительство могло бы дать акціонерамъ, *безъ ущерба для казны*, составляла, по мнѣнію м-ра ф-овъ, 11.714.000 р. зол. Здѣсь характерно, что возможныя сбереженія госуд. казначейства предлагались акціонерамъ не по срокъ законнаго выкупа (какъ было при выкупѣ Донецкой ж. д.), а по срокъ концессіи, т. е. не по 1906 г., а по 1953 годъ. Исходя изъ этой цифры, м-во ф-овъ предложило акціонерамъ получить за каждыя пять непогашенныхъ акцій въ 125 р. мет. каждая по *шести* 4%-ыхъ не подлежащихъ купонному налогу гарантированыхъ съ погашеніемъ на 60 лѣтъ облигацій и кромѣ того по 2 руб. кр. на каждую акцію, или 144.250 руб. нал. для уплаты правленію, служащимъ и на расходы по ликвидаціи. За Жуково-Людиновскую вѣтвь уплачивалось около 500.000 р. м. нар. Общее собраніе акціонеровъ охотно приняло эти условія, и м-ръ ф-овъ вошелъ съ предложеніемъ въ Соедин. Присутствіе о выкупѣ дороги. Соедин. Присутствіе, въ Высоч. утв. 25 января 1894 г. [1])

[1]) П. С. З. № 10274.

своемъ постановленіи, опредѣлило: 1) принять съ 1 февраля дорогу въ казенное управленіе съ освобожденіемъ общества отъ контрольныхъ начетовъ и отъ составленія балансовъ за время съ 1 января 1893 года, 2) разрѣшить м-ру ф-овъ выпустить 4%-ыя облигаціи, погашаемыя по особому плану къ 24 ноября 1953 г. (теченіе % съ 5 апр. 1894 г.), на сумму 11.420.000 р. зол. для разсчета съ акціонерами на условіяхъ, соглашенныхъ съ ними м-омъ ф-овъ и для внесенія 500.000 р. м. нар. въ госуд. банкъ за *Людиновскую* вѣтвь въ обезпеченіе облигаціонныхъ займовъ Брянскаго завода, которые, между прочимъ, обезпечивались и помянутою ж. д. вѣтвью, Госуд. банкъ долженъ былъ пріобрѣсти также этихъ облигацій на сумму 101.250 руб. мет. нар. за 144.250 руб. кр., необходимые для выдачи наличными деньгами. М-во ф-овъ очень гордилось достигнутыми имъ результатами соглашенія, считая, что правительство могло бы безъ ущерба для себя выплатить акціонерамъ даже 11.714.000 р. зол., а уплачивало только 11.420.000 р. [1]), включая въ эту сумму и стоимость Людиновской вѣтви, протяженіемъ 39½ верстъ, обошедшуюся Брянскому заводу (по его сообщенію) въ 997.000 р. кр. и дающую до 40.000 р. кр. чистаго ежегоднаго дохода (тогда какъ правительство за 500.000 р. зол. будетъ платить только 33.150 р. кр.), такъ что м-во ф-овъ считало съэкономизированными имъ въ интересахъ госуд. казначейства—794.000 р. зол. Платежи по новымъ облигаціямъ составляли 758.774 р. кр. (4,429501%), по выкупленнымъ акціямъ—714.844 р. кр., приходилось платить болѣе на 43.930 р. Нариц. капиталъ непогашенныхъ акцій составлялъ 13.523.437 руб., нарицат. капиталъ въ облигаціяхъ—17.130.000 р., болѣе на 3.606.563 р. или на 26,7%, акціонеры получили собственно только 16.228.125 р., болѣе на 2.704.688 р. или на 20%, доходъ же ихъ уменьшился съ 676.172 руб. до 649.125 р. или на 4,17%. Во всякомъ случаѣ, въ виду большой сложности отобранія въ казну несостоятельной дороги до срока по особому законодательному акту и несомнѣнной желательности этого досрочнаго отобранія, необходимо признать дѣйствія м-ва ф-овъ по выкупу весьма искусными и достаточно выгодными для государ. казначейства. Столь же осторожно и искусно приходилось дѣйствовать и при выкупѣ Двинско Витебской ж. д., составляющей соединительное звено между уже пріобрѣтенными казной Риго-Двинской и Орловско-Витебской линіями.

---

[1]) Облиг. были выпущ. расп. м-ра ф-овъ отъ 30 мая 1894 г. купюрами въ 125 р. и 625 р. з. съ паритетомъ 625 р. з.=500 фр.=19 £ 15 sh. 6 d.=404 мар. =239 гульд., оплата %-овъ по полугодіямъ, тиражи—годовые. Право конверсіи и выкупа оговорено во всякое время съ предувѣдомленіемъ держателей за три мѣсяца.

Двинско-Витебская ж. д. [1]) была сооружена англійскимъ акціонернымъ обществомъ на гарантированный правительствомъ акціонерный капиталъ въ 2.600.000 £ изъ $5^1/_{12}$% или 132.167 £ ежегодно (на самомъ дѣлѣ собрано было только 2.080.000 £, такъ что акціонеры получали не 5% на свой капиталъ, а $6,_{25}$%) и открыта для движенія (245 верстъ) въ октябрѣ 1868 г. Сумма лежащихъ на дорогѣ обязательствъ (вмѣстѣ съ выданными ей правительственными ссудами) опредѣлялась государствен. контролемъ къ концу 1893 года въ 29.334.387 р., ежегодные обязательные платежи въ 1.581.732 руб., которыхъ дорога никогда не могла покрыть своими доходами, ибо высшая его цифра доходила до 1.360.000 руб. да и то только въ исключительномъ (по обилію вывоза хлѣбовъ вслѣдствіе урожая) 1888 году, а затѣмъ доходъ этотъ падалъ, опредѣлившись въ 1890 году суммою 1.019.000 руб., въ 1891 году—717.000 р., въ 1892 г. даже только—428.000 р., въ 1893 г. 603.000 руб.. Долги по гарантіи доходили до 31.738.051 руб., т. е. до цифры, значительно превышающей самую стоимость сооруженія ж. дороги и весь *нарицательный* капиталъ числящихся на ней обязательствъ. Дорога поставлена была въ самыя ненормальныя условія, будучи единственной у насъ, правленіе которой находилась заграницей, въ Лондонѣ, имѣя въ Россіи только агентуру (въ Ригѣ). Общество Двинско-Витебской ж. д. было образовано и руководствовалась англійскими законами, его акціи были выпущены только съ англійскимъ текстомъ, право выкупа для казны наступало только съ 19 марта 1909 г. (§ 27 концессіи 19 марта 1863 г.). Дорога эксплоатировалась, по признанію м-ва ф-овъ [2]), во многихъ отношеніяхъ неудовлетворительно и недостаточно хозяйственно, вслѣдствіе чего еще Бунге (въ 1885 г.), а затѣмъ Вышнеградскій (въ 1887 г.) вели переговоры съ акціонерами о выкупѣ, но оба раза неудачно въ виду чрезмѣрныхъ требованій со стороны представителей акціонеровъ. Принять же рѣшительныя мѣры противъ причинявшей огромныя убытки казнѣ иностранной компаніи, пригрозить принудительнымъ отчужденіемъ дороги, къ сожалѣнію, не приходило въ голову недостаточно рѣшительнымъ государственнымъ дѣятелямъ, боявшимся «нарушить» интересы нашихъ иностранныхъ кредиторовъ изъ боязни повредить госуд. кредиту, тогда какъ достовѣрно извѣстно, что ничто такъ болѣе не вредило въ свое время нашему кредиту, какъ именно уступчивость правительства передъ частными жел. дор. обществами. Какъ бы то ни было С. Ю. Витте рѣшилъ довести

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I стр. 326—327.

[2]) Беремъ свѣд. изъ дѣлъ комитета министровъ въ архивѣ Н. Х. Бунге и изъ статьи въ *Вѣстн. Фин.* 1894 г. № 24.

дѣло до конца, хотя и безъ принятія какихъ-либо экстренныхъ мѣръ. Для этого онъ прибѣгъ къ услугамъ кредитныхъ учрежденій по устройству необходимаго общаго собранія акціонеровъ для выраженія ими согласія на досрочный выкупъ и рѣшилъ предложить правленію крупную сумму въ видѣ отступного, такъ какъ въ сущности, кромѣ правленія, заинтересованнаго полученіемъ крупнаго содержанія, никто изъ акціонеровъ не былъ заинтересованъ въ удержаніи въ своихъ рукахъ дороги, которая никогда въ будущемъ не могла дать ни копейки дохода, свыше гарантированнаго. Въ своихъ разсчетахъ м-ръ ф-овъ исходилъ изъ слѣдующихъ данныхъ. Непогашенныхъ акцій на 1 янв. 1894 г. оставалось 124.100 штукъ на сумму 15.637.661 р, зол., а гарантированный по нимъ платежъ (съ погашеніемъ)—833.313 р. з.. Если взамѣнъ этихъ акцій выпустить 4%-ыя облигаціи, по которымъ платилось бы ежегодно (съ погашеніемъ по срокъ концессіи, т. е. въ теченіе $57^3/_4$ лѣтъ) эта сумма, то нариц. капиталъ такихъ облигацій составилъ бы 18.670.054 р. з.. При капитализированіи 98.000 р. кр. возможныхъ сбереженій правительства по случаю выкупа дороги въ казну изъ 4% за время съ 1 янв. 1894 г. до наступленія срока выкупа, т. е. до 1 янв. 1909 г., получалась сумма въ 1.089.602 р. кр.= 702.969 р. з. по курсу 1 р. з.=1 р. 55 к., вмѣстѣ съ вычисленной выше суммой (18.670.054 р. з.)—19.373.000 р. зол. (съ округленіемъ), которую м-во ф-овъ находило возможнымъ выдать акціонерамъ безъ ущерба для государственнаго казначейства. Въ виду этого акціонерамъ было предложено получить за каждыя 10 погашенныхъ акцій по 12 новыхъ 4%-ыхъ облигацій, всего взамѣнъ 124.100 акцій на 2.482.000 £—148.812 облигаціи на 2.976.240 £ нариц. (въ случаѣ желанія получить наличными деньгами курсъ назначенъ былъ въ 96 за 100), и, кромѣ того, правленію было предложено 50.000 £ нар. тѣми же облигаціями, а русское правительство брало на себя расходы по оплатѣ англійскаго гербоваго сбора и производству ликвидаціи дѣлъ общества (оплата услугъ разныхъ посредниковъ по соглашенію съ акціонерами). Общее собраніе акціонеровъ въ Лондонѣ приняло эти условія, и м-ръ ф-овъ внесъ соотвѣтствующее представленіе въ Соед. Присутствіе, которое съ нимъ согласилась (Выс. утв. 4 іюня 1894 [1]). Облигаціи было разрѣшено выпустить на сумму 3.026.240 £ [2]) для облигаціи разсчета съ акціонерами и правленіемъ. На расходы по ликвидаціи и уплатѣ гербоваго сбора м-ру

---

[1]) П. С. З. № 10802.

[2]) Паритетъ 125 р.=20 £=500 фр.=404 мар.=240 гульд., теченіе %-овъ съ 5 апр. 1894 г. по полугодіямъ, погашеніе ежегодное по 5 окт. 1951 г., право выкупа во всякое время съ предувѣдомленіемъ держателей за три мѣсяца оговорено.

ф-овъ было предоставлено употребить не больше 278.350 р. зол. Дорога переходила въ казну съ 15 іюня 1894 г..

М-во ф-овъ исчислило, что, благодаря соглашенію, получилось для госуд. казначейства сбереженіе въ 293.000 руб. зол. (разница между 19.080.443½ руб. зол. нариц. выпущенныхъ облигацій и 19.373.000 р. з. вычисленной суммы, которую можно было выдать акціонерамъ безъ ущерба для госуд. казначейства), которое и можетъ быть, поэтому, употреблено на уплату гербоваго сбора и прочихъ, связанныхъ съ выкупомъ, расходовъ. Можно сказать, словомъ, что уплачена была акціонерамъ цѣликомъ вся предѣльная сумма, которую имѣло смыслъ употребить на выкупъ дороги. О сбереженіяхъ госуд. казначейства тутъ рѣчи быть не можетъ, а только о новыхъ расходахъ, связанныхъ съ злополучной дорогой. Винить м-во ф-овъ С. Ю. Витте въ этомъ, однако, не приходится, ибо оно просто расплачивалось за непоправимыя ошибки прошлаго. Сумма прежнихъ обязательствъ госуд. казначейства (по акціямъ) составляла 23.456.491 р., съ платежомъ въ 1.249.970 р., сумма новыхъ— 28.620.665 р. съ платежомъ въ 1.277.493 руб. (4,463534%), т. е. сумма болѣе на 5.164.174 руб. или на 22,2%, платежи—на 27.523 р. или на 2,2%. Если же капитализировать прочіе расходы, непокрытые выпускомъ 4%-ыхъ облигацій, разсчитавъ ихъ по курсу 3½%-аго золотого займа 1894 г., то получимъ еще увеличеніе нариц. капитала легшихъ по случаю выкупа дороги обязательствъ на госуд. казначейство въ суммѣ 453.525 р. нар. (считая 278.350 р. з. по курсу 92,061 [1]), а платежи по нимъ въ 16.890 р. (3,7241%).

Во всякомъ случаѣ переходъ дороги въ казну имѣлъ очень важное значеніе, такъ какъ являлось возможнымъ слить подъ однимъ управленіемъ до 935 верстъ рельсовыхъ путей, составляющихъ одну линію, что сулило до 292.000 р. ежегоднаго сбереженія на расходахъ эксплоатаціи. На самомъ дѣлѣ слиты были (съ 1895 г.) подъ однимъ управленіемъ не только линіи, соединяющіи Ригу съ Орломъ (т. е. Орловско-Витебская, Двинско-Витебская и Риго-Двинская линіи), но и дороги—Митавская и Риго-Бильдерааская, а съ 1897 г. присоединена къ нимъ также принятая въ силу Выс. утв. 10 мая 1896 г.[2]) положенія комитета министровъ и несостоятельная *Риго-Туккумская* дорога (55 вер.), построенная въ 1877 г. на негарантированные правительствомъ капиталы [3]) и казенныя ссуды, сумма которыхъ, вмѣстѣ взятыхъ, опредѣлялась къ концу 1895 г.

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. III, гл. 1, стр. 75.

[2]) П. С. З. № 12921.

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 409.

госуд. контролемъ [1]) въ 7.253.420 р. съ платежомъ въ 267.142 р.. Хозяйство на этой дорогѣ велось крайне неудовлетворительно, ибо дорога, кромѣ убытковъ ничего не давала. Въ 1891 г. она была взята по этому въ казенную администрацію, нѣсколько улучшившую дѣло. Послѣ этого дорога была назначена на торги, и оставлена за казною въ суммѣ 800.000 руб. По случаю принятія этой дороги въ казну было сложено со счетовъ ея долговъ казнѣ на 847.015 руб. [2]) Такимъ образомъ въ казенное завѣдываніе перешла и сосредоточена была въ одномъ управленіи цѣлая сѣть рельсовыхъ путей протяженіемъ въ 1196 верстъ (съ вѣтвями) подъ общимъ названіемъ *Риго-Орловской ж. дороги*. Часть бремени обязательствъ, лежащихъ на этихъ дорогахъ, правительство уменьшило путемъ конверсіи ихъ 5%-ыхъ облигацій въ $3^1/_2$%-ый зол. заемъ 1894 г. (Риго-Митавской ж. д. на 1.106.300 р. зол., Орловско-Витебской ж. д. на 27.207.966 р. з., Риго-Двинской— 2.313.181 р. з. и 1.761.900 р. кр. [3]). Въ результатѣ сумма всѣхъ строительныхъ и дополнительныхъ капиталовъ на *Риго-Орловской ж. д.* исчислялась въ 1900 г.[4]) въ 162.866.365 р., по 136.062 р. на версту, а платежей—6.629.300 р., по 5.538 р. на версту. Чистый доходъ этой дороги опредѣлялся:

въ 1895 г.	суммою	. . . . .	5.886.026	р.
» 1896 »	»	. . . . .	5.762.992	»
» 1897 »	»	. . . . .	4.217.675	»
» 1898 »	»	. . . . .	4.785·030	»
» 1899 »	»	. . . . .	6.043.223	»
» 1900 »	»	. . . . .	7.292.860	»
» 1901 »	»	. . . . .	4.497.000	»

Слѣдовательно, только въ 1900 г. дорога выработала доходъ, достаточный для покрытія платежей по ея обязательствамъ и не оправдала надеждъ м-ва ф-овъ. Утѣшаться приходилось тѣмъ только, что при частномъ управленіи было еще хуже: тѣ же дороги дали въ 1890 г. только 4.115.000 руб., въ 1891 г.—3.150.000 руб., въ 1892 г.—1.831.000 руб. (!), въ 1893 г.—2.689.000 руб., въ 1894 г.—4.363.000 руб.

Гораздо проще, чѣмъ предыдущихъ дорогъ, оказался выкупъ въ казну *Лозово-Севастопольской жел. дор.*, этой также одной

---

[1]) Свѣдѣнія 1895 г. стр. 32—33.

[2]) Свѣд. 1898 г. стр. 49.

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. III, гл. I стр. 75—76.

[4]) Свѣд. госуд. контроля 1900 г. стр. 19.

изъ наиболѣе убыточныхъ для госуд. казначейства дорогъ, сооруженной за счетъ капитала, цѣликомъ гарантированнаго правительствомъ (акціи на 8.167.500 р. м., облигаціи на 24.502.500 р. м.) и никогда не дававшей дохода, достаточнаго для оплаты лежащихъ на ней обязательствъ [1]). Сумма этихъ обязательствъ въ 1894 году исчислялась (съ дополнительными выпусками облигацій и правительственными ссудами [2]) въ 75.362.082 руб. съ платежами до 3.750.043 р. ежегодно [3]), тогда какъ высшій чистый доходъ дороги доходилъ (въ 1893 г.) только до 2.645.803 р., временами понижаясь до 899.668 р. (1890 г.). Долги казнѣ дороги по гарантіи составляли 82.691.001 р., и не было надежды, чтобы дорога могла когда-нибудь имѣть возможность расплатиться по этому долгу. Между тѣмъ срокъ ея выкупа наступалъ 1 ноября 1894 г., и для правительства, имѣя въ своихъ рукахъ уже двѣ линіи, соединяющія столицы съ Чернымъ моремъ (Харьково-Николаевскую и К.-Харьково-Азовскую), важно было получить въ свое завѣдываніе и третью. По условіямъ концессіи (§ 51 устава) выкупная за дорогу сумма опредѣлялась по чистому доходу дороги, который для выкупа не могъ исчисляться въ суммѣ меньшей гарантированной. Такъ какъ выше гарантированнаго дорога ни разу не выработала чистаго дохода, то м-ръ ф-овъ вошелъ въ Соед. Присутствіе съ представленіемъ о выкупѣ дороги путемъ уплаты акціонерамъ *по непогашеннымъ акціямъ* нарицательнаго капитала наличными деньгами. Всѣхъ непогашенныхъ акцій оставалось только на 7.897.625 р. зол., но изъ нихъ въ свободномъ обращеніи оставалось только на 1.129.000 р. зол., ибо остальныя акціи въ свое время были внесены на сумму 7.000.000 руб. зол. въ государств. банкъ, и взамѣнъ ихъ 10 марта 1874 года былъ заключенъ договоръ съ иностранными банкирами о выпускѣ негарантированныхъ 5%-ыхъ облигацій срокомъ на 81 годъ и обезпеченныхъ внесенными въ государ. банкъ акціями. Непогашенныхъ депонированныхъ 5%-ыхъ акцій оставалось на сумму 6.768.625 руб. зол. Ихъ м-ръ ф-овъ предлагалъ уничтожить, а обезпеченныя ими 5%-ыя облигаціи признать правительственнымъ долгомъ, переходящимъ на казну вмѣстѣ съ выкупаемой дорогой. Соедин. Присутствіе согласилась (Высочайше утв. 6 іюня 1894 года [4]) принять въ казну Лозово-Севастопольскую дорогу съ 1 ноября 1894 г., освободивъ общество отъ составленія отчета и

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 396—397.

[2]) Тоже, т. II стр. 348—389.

[3]) По свѣд. госуд. контроля 1893 г. стр. 16—17, подсчетъ—нашъ. Ср. Вѣстн. фин. 1894 г. № 24.

[4]) П. С. З. № 10801.

отъ какихъ бы то ни было контрольныхъ начетовъ (такъ какъ меньше гарантированнаго капитала акціонерамъ все—равно уплатить было нельзя, и контролировать общество, повѣряя его отчеты, значило по пусту тратить деньги). Обезпеченныя акціями 5%-ыя облигаціи Л.-Севастопольской ж. дороги въ томъ же году были конвертированы за счетъ $3^1/_2$%-аго золотого займа, а акціонерамъ было уплочено 1.693.500 руб. наличными деньгами, полученными [1]) посредствомъ реализаціи 4%-ой ренты (оставшейся отъ разсчета съ акціонерами Московско-Курской жел. д.) по курсу $97^3/_4$ за 100, т. е. нариц. капиталъ, необходимый для полученія этой суммы составитъ 1.732.480 р., платежъ, съ которыхъ (69.299 р.) оказался, конечно, значительно менѣе, чѣмъ по погашеннымъ акціямъ (89.314 р., считая по 5,1% съ погашеніемъ на первоначальный недепонированный въ госуд. банкѣ капиталъ 1.167.500 р. м.), на однихъ процентахъ интереса получилось сбереженіе въ суммѣ 86.368—69.299= 17.099 р. ежегодно, или почти 20%.

Съ 1895 г. Лозово-Севастопольская дорога была присоединена (644 версты) къ Курско-Харьково-Азовской ж. д., при чемъ участокъ этой послѣдней дороги отъ ст. Горловка до Ростова былъ присоединенъ къ Екатерининской ж. д. Съ присоединеніемъ къ образованной такимъ образомъ новой линіи, названной *Курско-Харьково-Севастопольской* ж. д., и казенной дор. Джанкой-Ѳеодосійской [2]), вновь выстроенной въ 1896 г. вѣтви Бѣлгородъ-Волчанской (43 версты), земской узкоколейной Обоянской дороги (30 верстъ) и ряда сооруженныхъ вновь казною мелкихъ вѣтвей, получилась сѣть жел. дорогъ въ 1.472 версты (съ участками Донецкой ж. д.). Весь капиталъ ея исчислялся въ 192.796.654 р., по 122.566 р. на версту съ обязательными платежами въ 8.017.272 р. ежегодно, по 5.097 р. на версту (въ 1900 году [3]). Чистый же доходъ ея составилъ въ 1895 г.—7.660.521 р., въ 1896 г.—6.955.443 р., въ 1897 г.—7.878.532 р. вь 1898 г.—8.269.557 р., въ 1899 г.—7.349.283 р., въ 1900 г.—7.196.183 р., въ 1901 г.—7.579.000 р., такъ что и до сихъ поръ не можетъ быть рѣчи о выгодности этихъ дорогъ для госуд. казначейства, хотя, конечно, контрастъ сравнительно съ частнымъ хозяйничаньемъ, когда не хватало чистаго дохода дорогъ для покрытія лежащихъ на нихъ обязательствъ цѣлыми милліонами,—весьма рѣзкій. Къ сожалѣнію не представляется возможности опредѣлить доходность собственно Лозово-Севастопольскаго участка при казенной эксплоатаціи

---

[1]) Отчетъ госуд. контроля за 1895 г. стр. 162.

[2]) О ней см. Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 403—404.

[3]) Свѣд. 1900 г. стр. 17.

сравнительно съ частной, ибо участокъ Курскъ-Харьковъ-Горловка, несомнѣнно, очень доходный, и является вопросъ, не его ли доходами покрываются убытки Лозово-Севастопольскаго участка? Счета же эксплоатаціи обоихъ участковъ слиты, а суммарное сравненіе доходовъ К.-Х.-Севастопольской и Екатерининской дорогъ съ прежними доходами К.-Х.-Азовской, Л.-Севастопольской, Донецкой и казенныхъ Екатеринской и Джанкой-Ѳеодосійской не можетъ еще дать никакихъ выводовъ на этотъ счетъ, тѣмъ болѣе, что съ 1896 года по 1902 г. нѣкоторые участки Донецкой дороги были въ арендѣ общества Юго-Восточныхъ ж. д. и что сооружалось въ 1893—1899 г.г. не мало новыхъ вѣтвей этихъ дорогъ распоряженіемъ казны, эксплоатація которыхъ также слита со счетами эксплоатаціи названныхъ дорогъ.

Выкупъ *Юго-Западныхъ* ж. д. возбудилъ довольно продолжительный споръ между правительствомъ и акціонерами, желавшими получить больше, чѣмъ причиталось имъ по уставу, въ надеждѣ на всегдашнее снисходительное отношеніе правительства даже къ самымъ неосновательнымъ претензіямъ. О-во Ю.-Западныхъ ж. д. возникло [1]) изъ сліянія въ 1878 г. о-въ трехъ убыточныхъ дорогъ: Одесской, Кіево-Брестской и Бресто-Граевской, при чемъ негарантированные акціонерные капиталы ихъ были замѣнены *гарантированными* правительствомъ акціями на сумму 49.967.000 р. изъ $5^1/_8$% съ погашеніемъ (т. е. по 2.560.809 р. ежегодно). Впослѣдствіи дороги эти были улучшены, расширены, сооружено много новыхъ рельсовыхъ путей, такъ что все предпріятіе составило къ 1895 г. уже 3273 версты. Строительные капиталы для дорогъ были образованы отчасти гарантированными облигаціонными займами, выпущенными отъ имени самого общества, отчасти вошедшими въ составъ государственныхъ консолидированныхъ ж. д. займовъ, и сумма ихъ исчислялась въ 302.382.715 р. (включая 3.456.961 р. нереализованныхъ ссудъ правительства). Весь капиталъ (съ акціями) равнялся, слѣдовательно, 352.349.715 руб., а платежи по нимъ составляли 15.676.719 р. [2]). Право на выкупъ правительство получало согласно уставу о-ва—13 іюня 1893 г. О-во Юго-Западныхъ дорогъ вело свои дѣла довольно удовлетворительно и время отъ времени вырабатывало на столько крупный чистый доходъ, что могло выдавать даже (въ 1878, 1885, 1887—1891 г.г.) супердивидендъ по своимъ акціямъ, всего за 6 лѣтъ—2.603.280 руб. кр. (половина

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, ст. I, стр. 325, 367, 381—386, 575—576, т. II, стр. 311—312, 337—340.

[2]) Свѣд. госуд. контр. 1894 г. стр. 32—33.

излишка дохода сверхъ гарантированнаго поступила на уплату долговъ правительству по гарантіи, сумма которыхъ къ 1 янв. 1895 г. составляла 107.457.894 р. [1]). М-ръ ф-овъ, самъ когда-то стоявшій во главѣ о-ва этихъ дорогъ и потому отлично освѣдомленный въ дѣлахъ его, находилъ нецѣлесообразнымъ оставлять его въ неопредѣленномъ положеніи относительно выкупа [2]), такъ какъ эта неопредѣленность отзывалась неблагопріятно по эксплоатаціи дорогъ, а, главное, началась усиленная спекуляція съ акціями о-ва вслѣдствіе распускаемыхъ слуховъ о чрезвычайно крупной суммѣ, причитающейся акціонерамъ по выкупу. Въ виду этихъ слуховъ м-во ф-овъ сочло даже необходимымъ напечатать разъясненіе въ *Правит. Вѣстникѣ* о дѣйствительныхъ правахъ акціонеровъ по уставу о-ва Ю.-Западныхъ ж. д., но спекуляція продолжалась, ибо акціонеры были увѣрены, что разъясненія—разъясненіями, а въ концѣ концовъ правительство непремѣнно удовлетворитъ хотя часть ихъ претензій (какъ и случилось, напр. съ неосновательными претензіями акціонеровъ К.-Х.-Азовской ж. д. [3]). Тогда м-ръ ф-овъ вошелъ въ Соед. Присутствіе съ представленіемъ о выкупѣ дорогъ съ 1 янв. 1895 г., такъ какъ выкупъ среди года породилъ бы недоразумѣнія между правительствомъ и акціонерами на счетъ раздѣленія между ними доходовъ за 1894 г., и, кромѣ того, общество заканчивало постройку Новоселецкихъ вѣтвей, которая могла прерваться по случаю перехода дороги въ казну вслѣдствіе неподготовленности министерства путей сообщенія. Выкупъ дорогъ долженъ былъ производиться на точномъ основаніи § 63 устава о-ва, по которому въ основаніе вычисленій брался чистый доходъ дороги въ послѣдніе семь лѣтъ передъ выкупомъ, при чемъ норма его не могла быть меньше цифры чистаго дохода общества за послѣдній изъ этихъ годовъ, ни менѣе $5^1/_8$% съ нариц. акціонернаго капитала о-ва и гарантированныхъ правительствомъ процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу о-ва. Сумма, полученная черезъ капитализацію этого чистаго дохода, при учетѣ изъ 5% за время, не истекшее до 31 декабря 1953 г. и за вычетомъ изъ нея нарицательной стоимости непогашенныхъ облигацій о-ва, приведенной по разсчету къ нариц. стоимости облигацій, приносящихъ ежегодно 5% интереса, подлежала уплатѣ правительствомъ обществу государственными 5%-ми бумагами съ такимъ погашеніемъ, какое опредѣляется правительствомъ.

---

[1]) Свѣд. госуд. контр. 1898 г. стр. 49.

[2]) Беремъ свѣдѣнія изъ дѣлъ к-та м-овъ въ арх. Бунге и изъ статьи *Вѣстн. фин.* 1894 г. № 24.

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. II, стр. 382—390.

Долги правительству погашались изъ запасного капитала о-ва, а, если послѣдняго для этой цѣли не хватало, то изъ причитающейся акціонерамъ выкупной суммы. М-во ф-въ исчисляло, что, предположивъ чистый доходъ дорогъ въ 1894 г. въ завѣдомо преувеличенной цифрѣ 21 мил. руб. (на 9 мил. руб. болѣе противъ предыдущаго года), даже при этомъ доходѣ капитализированная изъ 5% на 59 лѣтъ сумма его составитъ всего 396.390.834 руб., между тѣмъ стоимость непогашенныхъ гарантированныхъ облигацій (капитализируя опять таки изъ 5%) составляетъ 250.259.504 руб., да долги 106.277.000 руб., такъ что, акціонерамъ остается всего 33.754.330 р., а между тѣмъ нариц. капиталъ по непогашеннымъ акціямъ составляетъ 48.396.000 р., менѣе котораго правительство по уставу выдать права не имѣетъ. Въ виду возможности для правительства реализовать необходимыя для разсчета съ акціонерами средства путемъ выпуска 4%-аго облигаціоннаго займа по курсу 93—94 за 100, м-ръ ф-овъ исчислялъ прибыли госуд. казначейства отъ выкупа дорогъ въ 250.896—275.469 руб. ежегодно, если бы заемъ былъ погашаемый въ 59 лѣтъ, если же въ рентной формѣ, то даже 433.512—456.636 руб. кр. ежегодно, да, кромѣ того, представлялась возможность произвести сокращеніе разныхъ расходовъ эксплоатаціи на сумму до 392.000 руб. ежегодно. Выпускъ ренты вмѣсто срочно погашаемаго займа м-ръ ф-овъ находилъ предпочтительнѣе, ибо для правительства не существуетъ, какъ для частнаго общества, ограниченія въ срокѣ владѣнія жел. дорогами, такъ какъ дорога навсегда остается въ казенномъ распоряженіи и по истеченіи срока ж. д. займовъ *сохраняетъ свою цѣнность* и продолжаетъ приносить доходъ, необходимый на оплату процентовъ по займамъ. Съ этимъ положеніемъ можно только въ томъ случаѣ согласиться, если ежегодно изъ доходовъ жел. дорогъ, отчислять извѣстную сумму на возобновленіе изнашиваемаго ея имущества, ибо нельзя сказать, чтобы имущество дороги постоянно сохраняло свою цѣнность, и если его не возобновлять, то черезъ извѣстный срокъ дороги прійдется строить вновь и, слѣдов., снова занимать необходимые строительные капиталы. Во всякомъ случаѣ выкупъ Ю.-Западныхъ ж. д. сулилъ государственному казначейству только прибыли, ибо сокращались уплаты лишнихъ денегъ по акціямъ (5% вмѣсто 4%) и прекращался тотъ ненормальный порядокъ (по мнѣнію самого м-ва м-овъ), при которомъ весь рискъ предпріятія лежалъ на государствѣ, а въ случаѣ выработки дорогами прибыли свыше гарантированной въ казну поступала на уплату долговъ только половина, а другая половина шла въ пользу акціонеровъ. Соедин. Присутствіе, соглашаясь съ м-омъ ф-овъ, постановило (Высоч. утв.

*

6 іюня 1894 г.[1]) выкупить дороги съ 1 января 1895 г., предоставивъ акціонерамъ немедленно же получать нарицат. капиталъ по своимъ акціяхъ или наличными или же 4%-ой рентой по курсу, установленному м-вомъ ф-овъ, а для полученія ими впослѣдствіи могущаго оказаться супердивиденда за 1894 годъ или же излишка сверхъ нарицат. капитала акцій, имъ выдавались особыя *удостовѣренія*, при чемъ общество освобождалось отъ всякихъ контрольныхъ начетовъ и обязывалось только составить отчетъ по эксплоатаціи за 1894 годъ, подлежащій разсмотрѣнію госуд. контроля за сроки и въ порядкѣ, указанные въ Высоч. утвер. 20 мая 1892 г. мнѣніи госуд. совѣта, на что обществу ассигновывалась сумма въ 258.000 руб. Для полученія необходимой для разсчетовъ съ акціонерами суммы разрѣшался выпускъ госуд. ренты на 50 мил. руб.

М-ръ ф-овъ 18 ноября 1894 года[2]) предложилъ акціонерамъ ренту для обмѣна акцій по курсу 94½ за 100, или за 100 руб. въ акціяхъ по 105 р. 82 к. въ рентѣ, а за вычетомъ купона отъ ренты, текущаго съ 1 дек. 1894 г.—105 р. 48½ к. Большинство акціонеровъ согласилось на эти условія, такъ что имъ было выдано свидѣтельствами ренты 46.670.600 руб. (взамѣнъ нарицат. капитала 44.243.354 р.), остальные же 4.152.646 р. наличными деньгами. Послѣдняя сумма была выручена отъ реализаціи остатка выпуска ренты на 50.000.000 р. (3.241.304 р.[3]) спеціально для выкупа Ю.-Западныхъ ж. д. и отъ остатка выпуска ренты на 60 мил. р. для выкупа М.-Курской ж. дороги, реализованнаго по курсу 97¾ за 100 (911.342 р. дѣйств.), такъ что весь нарицат. выпускъ ренты составилъ—50.932.300 р. съ платежомъ въ 2.037.294 р. ежегодно, тогда какъ по акціямъ платилось 2.560.809 руб., сбереженіе—523.515 руб., менѣе на 20,4%, увеличеніе нарицател. капитала принятыхъ на себя правительствомъ обязательствъ составляетъ 2.536.300 р., или 5,6%, результатъ очень благопріятный. Чистый доходъ дорогъ при казенномъ управленіи составлялъ въ 1895 г.—19.251.160 р., въ 1896 г.—18.539.895 р. Между тѣмъ въ послѣдній годъ частнаго управленія этотъ чистый доходъ опредѣлился въ 20.945.463 руб.[4]). Образованная о-омъ по выкупѣ его дорогъ въ казну ликвидаціонная коммиссія опредѣлила этотъ доходъ въ 20.847.479 р., представивъ свой отчетъ въ госуд. контроль, который, обревизовавъ его, возвратилъ коммисіи со своими заключеніями, спустя нѣсколько дней по истеченіи установленнаго годового сро-

---

[1]) П. З. С. № 10800.

[2]) Собр. уз. 1894 г. ст. 1320.

[3]) Объясн. зап. къ отчету госуд. контр. за 1895 г. стр. 34.

[4]) Свѣд. госуд. контр. за 1899 г. стр. 71 и 76.

ка [1]), вслѣдствіе чего коммиссія требовала признанія составленнаго ею отчета безъ измѣненій, откуда возникло цѣлое дѣло, мало интересное потому, что контроль опредѣлялъ чистый доходъ 1894 г.— въ 20.225.298 р., разница весьма несущественная, а, главное, при выкупѣ дорогъ м-во ф-овъ исходило въ своихъ разсчетахъ даже изъ суммы чистаго дохода въ 21 мил. руб. Ликвидиціонная коммиссія однако не признала правильности разсчетовъ м-ва ф-овъ, настаивая на томъ, что сумма облигаціоннаго капитала дорогъ должна быть опредѣлена въ 220.785.700 руб., а не въ 247.838.355 р., какъ считало м-во ф-овъ, долгъ казнѣ не въ 104.967.325 руб., а въ 89.007.575 руб., запасный капиталъ не въ 1.022.468 руб., а въ 8.076.402 р., и стоимость запаса топлива и матеріаловъ, заготовленныхъ о-омъ сверхъ оборотнаго капитала, въ 1.181.656 р., а не въ нуль, какъ опредѣляло правительство. При такомъ разсчетѣ выкупную за дорогу сумму ликвидиціонная коммиссія опредѣлила въ 96.102.420 руб., которую, по ея мнѣнію, слѣдовало уплачивать 5%-ми бумагами, приносящими этотъ доходъ по срокъ концессіи, а при уплатѣ 4%-ми бумагами выкупная цѣна должна была быть соразмѣрно увеличена, такъ что, кромѣ уплаченной акціонерамъ ренты, имъ приходится получить еще 57.385.619 руб. 5%-ыми бумагами. Министерство финансовъ очень основательно въ свое время разсмотрѣло эту претензію, справедливо признавъ ее незаслуживающею уваженія. Чтобы показать всю неосновательность доводовъ коммиссіи, довольно сказать, что уменьшить на 15.244.657 р. долгъ правительству коммиссія предлагала, взявъ курсъ по консолидир. ж. д. облигаціямъ не въ моментъ выкупа, а по моменту ихъ *выпуска*. Останавливаться на этихъ претензіяхъ мы не будемъ, отсылая интересующихся, къ помянутой оффиціал. статьѣ *Вѣстника финансовъ* [2]), такъ какъ вся цѣль ихъ состояла въ возбужденіи спекуляціи на *удостовѣренія*, выданныя при выкупѣ Ю.-Западныхъ ж. д. и въ надеждѣ на возможность урвать что-нибудь отъ казны въ видѣ отступного за возбужденіе агитаціи. М-во ф-овъ дѣйствительно не оставило даже безъ обсужденія вопроса, не было ли *ошибки* въ уставѣ о-ва (какъ предполагалась такая ошибка въ уставѣ о-ва Балтійской ж. д.), не нарушаются ли какъ-нибудь права акціонеровъ слишкомъ *формальнымъ* отношеніемъ со стороны правительства. Но вся исторія предпріятія Юго-Западныхъ ж. дорогъ исключала подобную возможность, ибо это общество образовалось, развилось и достигло извѣст. благосостоянія усиліями и за счетъ именно

---

[1]) Статья Вѣстн. фин. 1898 г. № 15 стр. 51—57.

[2]) 1898 г. № 15.

правительства, которое оказывало обществу всякое покровительство: оно при образованіи этого общества дало гарантію на акціи вошедшихъ въ его составъ дорогъ, которыя поднялись вслѣдствіе этого: Одесской дороги съ 38 р. въ 1877 г. до 75 р. въ 1878 г., Кіево-Брестской съ 108 р. до 132 р., Бресто-Граевской съ 20 р. до 61 руб., при чемъ правительство не принимало въ своихъ разсчетахъ съ акціонерами биржевыя цѣны того времени, а выплатило имъ гораздо большія суммы. Если общество впослѣдствіи и развилось, то только потому, что *правительство относилось* терпимо къ конкурренціи, которую о-во вело съ сосѣдними жел. дорогами, отвлекая у нихъ значительную часть ихъ грузовъ. Сооруженіе новыхъ вѣтвей (Новоселицкихъ и Уманскихъ) взято было на себя о-мъ сознательно и вполнѣ соотвѣтственно со своими интересами, ибо необходимость новыхъ рельсовыхъ линій въ раіонѣ, обслуживаемомъ Юго-Западными дорогами, была очевидна, и о-ву предоставлялась дилемма, строить ли ихъ самому или уступить другимъ предпринимателямъ. Кромѣ того изъ новыхъ вѣтвей убыточны были Новоселицкія, но Уманскія были весьма доходны. Въ виду этого наврядъ ли можно говорить, что акціонеры о-ва были при разсчетѣ чѣмъ-либо обижены. Къ этому мнѣнію м-ва ф-овъ безусловно присоединяемся и мы.

31 янв. 1898 г. [1]) Высоч. было утверждено положеніе Соед. Присутствія, которымъ признано, что всѣ разсчеты акціонеровъ о-ва Ю.-Западныхъ ж. д. должны считаться за выдачей имъ нарицател. капитала—законченными, но что въ окончательный разсчетъ по дивиденду по 1894 годъ включительно имъ должно быть выдано 107.457 р., который акціонеры могутъ употребить или въ дивидендъ по акціямъ или же употребить на расходы по ликвидиціи дѣлъ о-ва. Кромѣ того разрѣшалось списать со счетовъ общества дополнительно отпущенные правительствомъ 54.000 руб. (сверхъ 258.834 р.) на составленіе отчета въ 1894 г. и объявлялось о-ву, что оно не лишается права искать защиты своихъ интересовъ по суду на общемъ основаніи, если считаетъ ихъ нарушенными правительствомъ при производствѣ разсчета. Казалось бы, такимъ образомъ, что вопросъ исчерпанъ. Однако, акціонеры Ю.-Западныхъ дорогъ не успокоились и прибѣгли къ агитаціи на иностранныхъ биржахъ, не смѣя обратиться къ суду въ виду безусловной неосновательности ихъ притязаній, а затѣмъ вошли съ всеподданнѣйшимъ ходатайствомъ... о выдачѣ имъ 2.500.000 руб. дополн. вознагражденія! Ходатайство это было разсмотрѣно въ комитетѣ финансовъ,

---

[1]) Собр. ув. 1898 г. ст. 237.

который и нашелъ, что претензія акціонеровъ совершенно неосновательна, но въ то же время «остановился на соображеніи, что при проигрышѣ дѣла въ судѣ, владѣльцы временныхъ свидѣтельствъ (по большей части иностранцы) могли бы неблагопріятный для нихъ исходъ процесса приписать давленію правительства». А какъ *размѣръ выдачи невозможно было исчислить на какихъ-либо основаніяхъ*, то рѣшено было выдать ее въ просимомъ размѣрѣ безъ всякихъ основаній—въ путяхъ монаршаго милосердія съ отобраніемъ отъ акціонеровъ постановленія, что первоначальный разсчетъ съ ними былъ сдѣланъ правильно и на точномъ основаніи устава [1]). Выс. указомъ 25 янв. 1902 г. [2]) постановленіе ком-та ф-овъ приведено было въ исполненіе. Правительство опять уступило, и не смотря на свои оффиціальныя предварит. разъясненія и даже законодат. акты (31 янв. 1898 г. Выс. утв. мн. Госуд. Сов.), выдало 2½ мил. руб. (!) по несостоятельной претензіи единственно въ виду возможныхъ нареканій со стороны иностранцевъ-спекулянтовъ на пристрастіе русскаго суда! Итакъ отнынѣ всякій иностранецъ можетъ требовать что ему заблагоразсудится съ русскаго правительства, отказывать же ему нельзя въ силу того, что, если онъ обратится въ судъ и судъ ему откажетъ, возможны нареканія, что судъ неправильно рѣшилъ дѣло подъ давленіемъ правительства... Понятно, что при такихъ условіяхъ на культурныя нужды государства у насъ нѣтъ средствъ: они нужны на удовлетвореніе «неосновательныхъ» (по собственному признанію и правительства и самихъ претендентовъ) претензій иностранныхъ спекулянтовъ...

Такъ покончено было со знаменитымъ въ лѣтописяхъ нашей исторіи частнаго ж. д. хозяйства о-вомъ Ю.-З. ж. дорогъ.

Съ выкупомъ ихъ въ казну находится въ связи также выкупъ *Фастовской* ж. д. (337 верстъ съ вѣтвями), которая являлась соединительнымъ звеномъ между казенными Юго-Западными и Харьково-Николаевской ж. дор. и не имѣла смысла, какъ самостоятельное предпріятіе. Одно время о-во Юго-Западныхъ ж. д. хлопотало о сліяніи съ о-вомъ Фастовской дороги, но эти хлопоты успѣха не имѣли. Фастовская ж. д. была сооружена въ 1870-ыхъ г.г. за счетъ гарантированныхъ правительствомъ капиталовъ [3]) въ акціяхъ на 4.665.980 р. кр. и облигаціяхъ на 11.022.000 р. м., оставленныхъ за собою правительствомъ. Впослѣдствіи (1888 г.) о-ву было разрѣшено выпустить отъ своего имени облигаціонный капиталъ на 1.904.000 р. кр. для возврата ссудъ правительству и улучшенія

---

[1]) Наша желѣзн. полит. по докум. к-та м-овъ, т. IV стр. 203.

[2]) Указатель 1902 г. № 44, стр. 782.

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 406—407.

провозоспособности дороги [1]), да кромѣ того дано было ему отъ казны 2.346,300 р. безъ процентовъ на укладку второго пути. Обязательный годовой платежъ по капиталамъ дороги исчислялся въ 1.185.078 р. [2]). Госуд. контроль исчислялъ капиталъ о-ва къ 1 янв. 1897 г. въ 28.488.263 р., платежи—въ 1.184.014 р. [3]), По уставу о-ва въ случаѣ выработки чистаго дохода свыше гарантированнаго, избытокъ дѣлился пополамъ между акціонерами и правительствомъ, которому этой половиной уплачивался долгъ по гарантіи, доходившій до 17.890,252 р. Долгъ этотъ къ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе возрасталъ, такъ какъ чистый доходъ дороги только въ исключительныхъ случаяхъ превышалъ гарантированный (какъ напр. въ 1888 г., исключительно благопріятномъ по урожаю, особенно въ Юго-Западномъ краѣ). Однако въ послѣдніе годы этотъ доходъ все болѣе и болѣе возрасталъ, опредѣлившись въ 1894 году суммою—1.282,934 р., въ 1895 г.—1.392.661 р., въ 1896 г.—1.393.806 р., что дало возможность выдать въ 1895 г. супердивидендъ акціонерамъ по 46 к. на акцію, а въ 1896 г. по 50 коп. на акцію, и для правительства не имѣло смысла уже потому отсрочивать выкупъ (право на который наступало въ сентябрѣ 1896 г.), что оно избавлялось отъ обязанности передавать въ пользу акціонеровъ половину избытка чистаго дохода надъ гарантированнымъ, такъ какъ по уставу (§ 71) изъ выкупной за дорогу суммы, опредѣляемой капитализированіемъ чистаго дохода ея, производился вычетъ всѣхъ долговъ правительству, и, слѣд., все возможное превышеніе чистаго дохода надъ гарантированнымъ въ будущемъ поступало бы въ казну (долги были слишкомъ велики, чтобы акціонерамъ могло прійтись при выкупѣ болѣе капитализированной суммы гарантированнаго по акціямъ дохода). Кромѣ того, правительство, выкупивъ дорогу, могло произвести значительныя сокращенія въ расходахъ эксплоатаціи, упразднивъ дорогое правленіе и включивъ дорогу въ составъ Юго-Западныхъ ж. д. Съ представленіемъ въ этомъ смыслѣ м-ры ф-овъ и путей сообщенія вошли въ Соед. Присутствіе, указывая, что только при чистомъ доходѣ въ 1.985.000 р., или превышающемъ доходъ 1895 г. на 45%, капитализированная сумма его была бы достаточна для уплаты непогашенныхъ облигацій обществъ и для погашенія правительству долга, а такъ какъ такого дохода ожидать невозможно, то акціонерамъ прійдется получить только гарантированный по акціямъ доходъ въ 5%-ныхъ бума-

---

[1]) Тоже, т. II, стр. 300—301.

[2]) Дѣло кред. канц. 1896 г., отд. II, ст. 1, № 58.

[3]) Свѣд. о жел. дор. 1896 г. стр. 31.

гахъ по биржевой ихъ цѣнѣ,—согласно уставу [1]). 15 дек. 1896 г. Выс. утвержд. положеніемъ Соед. Присутсвія [2]) Фастовскую дорогу постановлено было съ 1 янв. 1897 г. принять въ казну, предоставивъ м-ру ф-овъ въ установленные сроки и порядкѣ представить заключеніе о разсчетѣ съ акціонерами, а 28 марта 1897 г. [3]) Высочайше было повелѣно присоединить выкупленную дорогу къ Юго-Западнымъ ж. д. Въ январѣ 1898 году [4]) правленіе бывшаго о-ва Фастовской дороги обратилось съ ходатайствомъ къ м-ру ф-овъ объ окончательномъ съ ними разсчетѣ *немедленно* и указывало, что, заручившись согласіемъ группы крупныхъ акціонеровъ, они находили возможнымъ покончить разсчеты съ правительствомъ на такихъ основаніяхъ: 1) за каждую непогашенную акцію съ купонами на 15 марта 1898 г. правительство выплачиваетъ 120 р. 62 к. нар. въ свидѣтельствахъ 4%-ой ренты съ купонами, текущими отъ 1 дек. 1897 г. и 2) на вознагражденіе правленія и на покрытіе расходовъ ликвидаціи дѣлъ о-ва правительство возмѣщаетъ о-ву 61.695 р., удержанныхъ изъ дивиденда акціонеровъ за 1894 и 1895 г.г. по счету строительныхъ капиталовъ дороги, и 105.902 р., составляющіе часть расходовъ о-ва по содержанію второго пути въ 1894—96 г.г., упадающую на акціонеровъ, а всего—167.597 руб. Для обсужденія этихъ предложеній м-во ф-овъ образовало особую коммиссію, которая выяснила, что требуемая за акціи цѣна въ 120 р. 62,4 к. выводится путемъ обращенія гарантированнаго дохода (237.965 р.) въ такой 4%-ый капиталъ, проценты и погашеніе по которому въ теченіе остающагося до конца концессіи срока составили бы именно гарантированную сумму. При такихъ условіяхъ коммиссія нашла, что правительство отъ замѣны акцій никакой прибыли не получитъ, развѣ только ренту можно будетъ со временемъ конвертировать, такъ какъ права на конверсію акцій правительство по уставу (§ 71) было лишено (это было несправедливо, такъ какъ въ § 71 это право не было только оговорено правительствомъ, но подразумѣвалось само собою). Но, не смотря на это, рѣшили предложеніе акціонеровъ принять. По 4%-ымъ облигаціямъ съ погашеніемъ съ 15 марта 1898 г. по 5 окт. 1957 г. пришлось бы платить 4,4284%, а соотвѣтствующій 237.965 р. гарантированный доходъ капитала въ 4%-ыхъ облигаціяхъ долженъ былъ составить $\frac{237.965 \times 100}{4,4284} = 5.373.611$ руб., на каждую изъ непогашенныхъ на 4.494.250 р. акцій—119 р. 56 к. нар., да % съ

---

[1]) Вѣстн. фин. 1897 г. № 3 стр. 117—118.

[2]) П. С. З. № 13523.

[3]) П. С. З. № 13912.

[4]) Беремъ свѣдѣнія изъ дѣла кред. канц. отд. 2, ст. 1 № 58 за 1898 г.

15 марта по 1 іюня 1898 г. по рентѣ—95 к., итого 120 р. 51 к. Согласно такому заключенію коммиссіи, м-ръ ф-овъ внесъ соотвѣтствующее представленіе, и соед. присутствіе (Выс. утв. 28 апрѣля 1898 г. [1]) постановило: 1) произвести разсчетъ съ акціонерами Фастовской дороги, выдавая за каждыя 5 акцій съ купонами на 15 сент. 1898 г. по 6 свидѣтельствъ 4%-ой ренты въ 100 р. съ купонами отъ 1 іюня 1898 г. и сверхъ того, по 50 к. наличными на каждую акцію, 2) дивидендныя акціи признать уничтоженными, 3) выдать на расходы по ликвидаціи 167.597 р., 4) произвести въ цѣляхъ обмѣна выпускъ ренты на 10.000.000 р. нар., употребивъ остатокъ на другіе расходы, а для доплатъ наличными реализовать заемъ особо. Въ результатѣ [2]) вмѣсто акціонернаго капитала на 4.500.700 р. нар. было выдано въ 4%-ой рентѣ 5.400.800 руб. и 190.100 р. наличными. Рента получена была изъ остатка отъ обмѣна акцій Вар.-Тереспольской ж. д. на 344.300 р. нар., а остальные 5.056.500 р. путемъ спеціальнаго выпуска ренты на 10.000.000 р. нариц., реализованной по курсу 100½ за 100 [3]), такъ что остатокъ выручки можно считать въ суммѣ до 4.993.199 р. при нариц. капиталѣ въ 4.943.500 р.. Для разсчета стоимости нариц. капитала 190.100 р. уплоченнаго наличными, получимъ 189.150 р. нар. вмѣстѣ съ выданнымъ въ обмѣнъ капиталомъ—5.589.950 р., съ платежомъ въ 223.598 р., тогда какъ платежъ по акціямъ составлялъ 237.965 р., т. е. болѣе на 14.367 р., или уменьшились платежи на 6%; за то обязательства госуд. казначейства по капитальному долгу возрасли на 24,2%. Сумма основныхъ и дополнительныхъ капиталовъ всѣхъ *Юго-Западныхъ ж. д.* исчислялась въ 1900 г.[4]) въ 387.776.450 р, по 104.522 р., на версту, сумма обязательныхъ платежей—въ 16.269.109 руб., по 4.385 руб. на версту. Чистый доходъ ихъ составлялъ въ 1896 г. (до сліянія)—19.933.702 руб., въ 1897 г.—(по сліяніи) 17.515.098 руб., въ 1898 г.—21.825.770 р., въ 1899 г.—20.139.027 р., въ 1900 г. [5])—16.799.158 р., въ 1901 г.—19.085.000 [6]). Они, очевидно, подвержены сильнымъ колебаніямъ и не могутъ сулить казнѣ обезпеченной прибыли, будучи обусловлены, главнымъ образомъ, урожаями въ Юго-Западномъ краѣ, обезпечивающими дорогамъ многочислен-

---

[1]) Собр. указ. 1898 г. ст. 1210.

[2]) Прил. къ отч. госуд. контроля 1900 г. стр. 114—115.

[3]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. 1898 г. стр. 43.

[4]) Свѣд. госуд. контр. 1900 г. стр. 19.

[5]) Ibid. стр. 69 и 74—75.

[6]) Предв. свѣд. 1900 г. стр. 16—17.

ные хлѣбные грузы. Не смотря на эти колебанія доходности, жалѣть о переходѣ дорогъ въ казну (всего 3686 верстъ), отнюдь не приходится, ибо рискъ предпріятія лежитъ безразлично на казнѣ, прибыли же при частномъ хозяйствѣ дѣлились пополамъ между акціонерами и правильствомъ, тогда какъ при казенномъ управленіи, разумѣется, цѣликомъ въ казнѣ и оставались.

Выкупъ *Московско-Брестской* ж. д. м-во ф-овъ, какъ и предъидущихъ дорогъ, рѣшило произвести немедленно по полученіи на это правительствомъ права (29 мая 1896 года), такъ какъ дорога эта служила постояннымъ источникомъ крупныхъ расходовъ со стороны госуд. казначействъ на приплаты по гарантіи ея обязательствъ и являлась послѣднимъ звеномъ въ ряду дорогъ, соединяющихъ Москву съ Варшавой. Важно было взять такую дорогу въ казну, такъ какъ представлялось возможнымъ уменьшить сказанныя приплаты и сосредоточить въ однѣхъ рукахъ линію протяженіемъ въ 1250 верстъ, присоединивъ къ Московско-Брестской дорогѣ казенныя Варшавско-Тереспольскую и Тересполь-Брестскую [1]), Московско-Брестская дорога [2]) была сооружена и открыта для движенія въ началѣ 1870-ыхъ годовъ о-вомъ Московско-Смоленской ж. д., капиталъ которой (какъ и о-ва Балтійской ж. д.) сперва не былъ гарантированъ, а затѣмъ ему была присвоена на нариц. капиталъ 11.799.250 р. зол. гарантія въ $3^3/_8$% или въ 398.225 р. м. Для сооруженія дороги о-во, кромѣ того, выпустило своимъ распоряженіемъ 5%-ый гарантированный правительствомъ облигаціонный капиталъ на 15.866.860 р. м. съ платежомъ въ 809.210 р. м. ежегодно и получило средства въ 44.318.000 р. мет. нариц. отъ правительства изъ консолидированныхъ ж. дор. займовъ. Впослѣдствіи о-во задолжало правительству еще по 2-ому $4^1/_2$%-ому консолидир. ж. д. займу 3.878.200 р. нар. кр. и 7.947.184 р. по ссудамъ и авансамъ, такъ что всѣ обязательства дороги составляли 119.801.549 р., а ежегодные обязательные платежи по нимъ—5.293.215 р. [3]). Но такого дохода дорога ни разу за все время своего существованія не выработала, ибо даже впослѣдствіи, въ наиболѣе благопріятные годы (1890—1895 г.) чистый доходъ ея колебался отъ 3.733.211 р. (1892 г.) до 5.280.119 руб. (1895 г.), а въ единственный годъ (1889), когда дорога даже выдала своимъ акціонерамъ супердивидендъ, оказалось, что правленіе неправильно его исчислило, но сумма, выданная акціонерамъ какъ супердивидендъ, была записана наче-

---

[1]) См. *Вѣстн. фин.* 1896 г. № 25, стр. 984—986.

[2]) Рус. госуд. кредитъ, т. I. стр. 375—377 и II, стр. 351.

[3]) Свѣд. госуд. контр. 1895 г. стр. 34—35.

томъ на общество. Въ виду такихъ печальныхъ результатовъ эксплоатаціи дороги акціонеры при выкупѣ не могли разсчитывать на полученіе дохода, выше гарантированнаго, и вопросъ состоялъ только въ томъ, на какой срокъ капитализировать этотъ гарантированный доходъ, такъ какъ въ уставѣ (§§ 21 и 65) было на этотъ счетъ нѣкоторое противорѣчіе и можно было спорить о трехъ срокахъ: 2 янв. 1952 г., 14 сент. 1953 г. и 4 марта 1954 г. Въ виду этого Соедин. Присутствіе, куда м-ръ ф-овъ внесъ представленіе о выкупѣ, опредѣлило (Выс. утв. 12 мая 1896 г. [1]), принявъ дорогу въ казну съ 1 іюля 1896 г., предоставить м-ру ф-овъ объ окончательномъ разсчетѣ съ акціонерами о-ва М.-Брестской ж. д. войти съ представленіемъ впослѣдствіи, не позже однакоже 1 января 1897 г. М-во ф-овъ по обыкновенію вступило въ переговоры съ акціонерами [2]) которые ходатайствовали о полученіи за каждые три 125 р. зол. акціи по четыре свидѣтельства 4%-ой ренты по 100 р. и по 4 р. кр. наличными на каждую акцію. Сверхъ того правленіе просило 118.540 р. въ вознагражденіе за его труды по администрированію строительными работами, начиная съ 1876 г., по которымъ было сдѣлано до 262.490 руб. сбереженій (за свой трудъ правленіе получило 189.034 р. особаго вознагражденія, составляющаго 2,15% стоимости всѣхъ работъ, но находило, что ему слѣдовало бы получить 3,5%, какъ принято обыкновенно). М-во ф-овъ соглашалось однако на выдачу правленію только 42.395 р. или по 50 к. на каждую изъ 847.900 непогашенныхъ акцій, что же касается до прочихъ условій, то для опредѣленія ихъ значенія былъ сдѣланъ слѣдующій разсчетъ. Гарантію по акціямъ въ суммѣ 398.225 р. зол. необходимо считать данной по срокъ концессіи, т. е по 14 сент. 1953 г. (хотя при опредѣленіи на погашеніе по 3/8% на сложнопроцентныхъ правилахъ акціи были бы всѣ погашены къ 2 янв. 1952 г.), такъ какъ и по погашеніи акцій акціонеры получали бы отъ дороги доходъ (добавимъ отъ себя, если бы они погасили свой долгъ казнѣ по гарантіи, о чемъ нельзя было даже и мечтать). Капитализируя эту гарантію къ 1 января 1897 г. при учетѣ изъ 5% годовыхъ (согласно концессіи) по срокъ концессіи, получили сумму въ 7.463.681 р. зол., которую правительство имѣло право выдать 5% бумагами съ погашеніемъ ad libitum, т. е. въ случаѣ желанія,— наличными деньгами. На каждую акцію это составляло по 88 руб. 02½ к. зол., а переводя въ фунты стерлин. (ибо акціи были вы-

---

[1]) П. С. З. 12925.

[2]) Беремъ свѣдѣнія изъ дѣла кред. канц. ст. I, отд. 2, № 59, за 1896 г. и изъ статьи *Вѣстн. финан.* 1897 г. № 12, стр. 747—750.

пущены въ англійской валютѣ)—14,084 2=133 р. 20 к. кр. Акціонеры же просили на акцію въ рентѣ $\frac{100:4}{3}$=133 р. 33⅓ к. нар., или по курсу 97 за 100—129 р. 33⅓ к. дѣйств., приплатъ по 4 р. кр. на акцію и лишнихъ процентовъ—42,2 к. (теченіе процентовъ по рентѣ начиналось съ 1 декабря 1896 г., купоны по акціямъ значились на 1 іюля 1897 г.), всего 133,7533 р. кр. дѣйствит., т. е. болѣе на 55,33 к., чѣмъ имъ причиталось по самому щедрому разсчету. Тѣмъ не менѣе м-во ф-овъ находило возможнымъ согласиться на эту прибавку въ виду того, что въ этомъ случаѣ не потребовалось бы составленія подробныхъ отчетовъ по эксплоатаціи дорогъ, ихъ ревизіи и т. д., требующихъ гораздо болѣе крупныхъ расходовъ, нежели просимая акціонерами сумма приплаты (всего 47.084 руб.), да, наконецъ, акціонерамъ могло что-нибудь прійтись и въ видѣ дивиденда по эксплоатаціи дороги въ 1896 г., доходъ которой пришлось бы дѣлить между правительствомъ и акціонерами, и могъ возникнуть споръ, какъ дѣлить, ибо на этотъ счетъ никакихъ законныхъ правилъ не существовало. Соединенное Присутствіе, куда дѣло было внесено, согласилось съ м-омъ ф-овъ, и его постановленіе 7 февраля 1897 г. [1]) было Высочайше утверждено. Какъ велики оказались сбереженія государ. казначейства отъ произведенной операціи? Сумма нарицат. капиталовъ въ непогашенныхъ акціяхъ (84790 штукъ) по переводѣ ея въ 22, а затѣмъ рубли нынѣшней валюты составила 16.038.028 руб. [2]), взамѣнъ ихъ выпущена была рента на 11.305.400 р. нар. и выдано наличными деньгами 381.555 р. [3]). На 10.000.000 р. ренты было разрѣшено выпустить спеціально въ цѣляхъ обмѣна акцій М.-Брестской ж. д., остальную сумму взять изъ остатка по обмѣну акцій Варшавско-Тереспольской дороги, каковой остатокъ составлялъ 1.649.700 р. нар. [4]), такъ что для реализаціи могло оставаться только 344.300 р. нар. и для полученія 381.555 р. надо было обратиться къ реализаціи ренты изъ другихъ источниковъ, напр. изъ остатка ренты на выкупъ М.-Курской ж. дороги. Нарицат. капиталъ, считая по курсу 97¾ за 100 для полученія этой суммы (381.555 руб.) долженъ былъ составить 390.400 руб., всего ренты на 11.695.800 руб. съ

---

[1]) П. С. З. № 13710.

[2]) А не 16.014.375 р., какъ исчисляетъ госуд. контроль, прил. къ отч. 1900 г. стр. 114.

[3]) Госуд. контр. опредѣляетъ эту цифру въ 339.160 р. т. е. упустилъ изъ виду выданныя 42.395 р. правленію. Точно также въ примѣч. 22 на стр. 115, онъ напрасно сумму 169.580 р. считаетъ выданной правленію. Она была дана только *авансомъ*, въ счетъ выдачъ по 4 р. на акцію.

[4]) Прил. къ отч. 1900 г. стр. 111.

платежомъ въ 467.832 р., тогда какъ по акціямъ платежи составляли, по переводѣ въ русскую валюту,—602.594 руб. Такимъ образомъ уменьшеніе капитальной суммы долга госуд. казначейства по случаю выкупа дороги составило 4.342.225 р., или 27%, а сокращеніе ежегодныхъ платежей—на 134.762 р. или на 22,3%, результатъ совершенно удовлетворительный. Перешедшая въ казну дорога простиралась на 1304 версты, списано было старыхъ долговъ ея по гарантіи до 89.684.179 руб. Съ Варшавско-Тереспольской ж. д. она соединена не была, какъ предполагалось сначала, и составила самостоятельное управленіе. Въ 1897 г. 5%-ыя облигаціи этой дороги, выпущенныя въ свое время отъ имени общества Московско-Смоленской ж. дороги, были конвертированы въ 4%-ыя [1]), и въ 1900 году весь основной капиталъ дороги исчислялся въ 120.404.970 руб., по 116.446 руб. на версту съ суммой обязательныхъ годовыхъ платежей—въ 4.919.486 руб., по 4.758 руб. на версту. Чистый же доходъ дороги составилъ въ 1896 году—6.149.044 руб., въ 1897 г.—5.859.110 руб., въ 1898 г.—5.232.641 руб., въ 1899 г.—5.492.482 руб., въ 1900 г.—4.610.859 руб., въ 1901 г.—4.247.000 руб., такъ что и до сихъ поръ нельзя сказать, чтобы дорога сдѣлалась для казны доходнымъ предпріятіемъ и чтобы вообще хозяйство велось на ней удовлетворительно (чрезвычайный коэффиціентъ эксплоатаціи, достигавшій въ 1900 г.—70%).

Черезъ годъ послѣ М.-Брестской ж. дороги выкуплена была въ казну также *Привислянская* ж. д. (507 верстъ), сооруженная въ 1870-хъ годахъ [2]) на гарантированный правительствомъ изъ $5^1/_{10}$% по срокъ концессіи (3 іюля 1958 года) акціонерный капиталъ въ 6.588.125 р. кр. (по 335.994 р.) и на суммы, выданныя дорогѣ изъ выручки по правительственнымъ консолидирован. займамъ на 21.390.400 руб. мет. и 1.220.077 р. кр. Всего числилось обязательствъ (включая правительст. ссуды) на Привислянской дорогѣ къ 1897 г. [3]) на 43.923.793 руб. съ ежегодными платежами въ 2.023.826 руб. Такого дохода дорога однако никогда не вырабатывала (высшій чистый доходъ—въ 1891 году—не превышалъ 1.403.000 р.), а отсюда огромный долгъ ея правительству по гарантіи, исчислявшійся въ 40.141.427 р. [4]) безъ всякой надежды на его погашеніе. Право на выкупъ для казны наступило 3 іюля

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. III, гл. I, стр. 81—84.

[2]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 404—407.

[3]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1896 г. стр. 31.

[4]) Свѣд. за 1898 г. стр. 49.

1897 г., и м-во ф-овъ рѣшило приступить къ таковому немедленно, желая изъять возможно скорѣе дорогу изъ рукъ общества, зарекомендовавшаго себя вполнѣ неискуснымъ умѣніемъ вести дѣло. По уставу (§ 71) выкупная сумма опредѣлялась по чистому доходу дороги, который не могъ однако для исчисленія этой суммы браться въ цифрѣ меньшей гарантированнаго по акціямъ, и исчисляемая такимъ путемъ выкупная сумма должна была выдаваться 5%-ыми бумагами по биржевой цѣнѣ ихъ, при чемъ право досрочнаго погашенія этихъ бумагъ оговорено не было, почему м-во ф-овъ сейчасъ же истолковало, какъ всегда, отсутствіе этой оговорки за отказъ правительства отъ права конверсіи сказанныхъ 5%-ыхъ бумагъ. Исходя изъ этой точки зрѣнія, конечно, невозможно было добиться выгодныхъ условій перехода дороги въ казну, приходилось принимать обязательство на уплату гарантированной по акціямъ суммы до срока концессіи. М-во ф-овъ предложило акціонерамъ получить вмѣсто акцій 4%-ую ренту съ такимъ разсчетомъ, чтобы получаемый съ нея доходъ вполнѣ соотвѣтствовалъ гарантіи по акціямъ. Такой капиталъ въ рентѣ составлялъ 7.638.580 р. (гарантія=335.994 р.), на каждую изъ непогашенныхъ 63.830 акцій по 119 р. 67 к. въ 4%-ой рентѣ. Но изъ этой суммы надо вычесть 57 к. стоимости процентовъ по рентѣ, текущихъ съ 1 марта 1897 г., тогда какъ теченіе %-овъ по акціямъ прекращалось 15 апрѣля 1897 г., получается 119 р. 10 к. Эту сумму м-ръ ф-овъ предложилъ выдать о-ву такимъ образомъ чтобы за каждыя 10 акцій выдавалось по 11 свидѣтельствъ ренты и сверхъ того на каждую акцію по 8 р. 92 к. наличными (соотвѣтствующими 9 р. 10 к. нарц. по курсу 98 за 100). Общество просило кромѣ того 54.579 р. на вознагражденіе правленія, но м-во ф-овъ нашло эту сумму преувеличенной и согласилось только на выдачу 40.000 руб., считая ихъ экономіей правительства въ виду возможности вслѣдствіе соглашенія съ акціонерами, не требовать составленія и повѣрки отчета по эксплоатаціи дороги. Въ этомъ смыслѣ и состоялось положеніе Соед. Присутствіе, Высочайше утвержденное 30 мая 1897 г.[1]). Акціонерамъ было выдано въ рентѣ 7.021.300 р. нар. и 569.364 р. наличными деньгами, съ каковою цѣлью выпущена рента на 7.602.700 р.[2]). Причитающіеся правленію 40.000 р. выданы были изъ эксплоатаціонныхъ средствъ дороги. Въ результатѣ всей операціи долгъ госуд. казначейства по случаю выкупа возросъ съ 6.383.000 руб. до

---

[1]) П. С. З. № 14189 Вышеприведенныя справки взяты изъ дѣла кред. канц. 1897 г. Отд. 2 ст. 1 № 35 и статьи Вѣст. фин. 1897 г. № 28.

[2]) Прил. къ отч. госуд. контроля 1900 г. стр. 115.

7.602.300 р.—на 1.219.700 р. или 19,1%, платежи уменьшились на 31.902 р. (съ 335.994 р. до 304.092 р.), или на 9,5%, но это только бюджетное сбереженіе, такъ какъ въ платежи по акціямъ включался расходъ на погашеніе,—рента не погашалась. Единственную выгоду отъ операціи м-во ф-овъ видѣло въ возможности со временемъ конвертировать ренту, тогда какъ акцій конвертировать правительство было будто бы лишено. Возможность конверсіи—дѣло отдаленнаго будущаго, но выгода операціи—только въ отобраніи дороги у несостоятельнаго общества и въ возможности соединенія управленія выкупленной дороги съ управленіемъ другихъ казенныхъ дорогъ. Дѣйствительно съ 1898 г. Привислянская дорога была слита съ *Варшавско-Тереспольской*, благодаря чему въ одномъ управленіи было сосредоточено 1251 верста рельсовыхъ путей (Привислянская ж. д. составляла 507 верстъ). Строительные капиталы этой сѣти были исчислены въ 1899 году цифрою 92.874.606 руб., на версту 74.240 руб. съ ежегоднымъ обязательнымъ платежомъ въ 3.991.992 р., по 3.191 р. на версту [1]). Чистый доходъ этихъ дорогъ составлялъ—2.999.592 р., въ 1899 г.—3.263.247 р., цифры [2]) во всякомъ случаѣ не достаточныя для оплаты сказанныхъ платежей. Съ 1900 г. присоединяется къ общей сѣти Привислянскихъ дорогъ еще и дорога *Ивангородъ-Домбровская* (452 версты), срокъ выкупа который наступилъ въ 1900 г. (10 янв.). Эта дорога была сооружена уже не въ тотъ періодъ жел. дор. горячки, когда правительство соглашалось на всѣ условія частныхъ лицъ, лишь бы были сооружены извѣстные рельсовыя пути, напротивъ уставъ о-ва И.-Добровской ж. д.[3]) былъ утвержденъ въ 1881 г., при Н. Х. Бунге, и можно было надѣяться, что интересы казны будутъ въ немъ надлежащимъ образомъ оговорены. На самомъ дѣлѣ этого не случилось. Акціоверный капиталъ этого общества—опредѣленъ былъ въ 8.283.000 р. мел. съ *гарантіей* въ суммѣ 453.908 руб. зол.=680.862 р., облигаціи были выпущены самимъ о-вомъ изъ $4^1/_2$% нар. на 18.084.125 р. зол. и на 7.527.300 руб. кр. (изъ 4%), сумма платежей по нимъ вмѣстѣ съ платежомъ по акціямъ составляла 2.449.393 р. (по облигаціямъ перваго выпуска 5,06%—838.240 р. з.=1.257.360 р., 2-аго вып. 5,13%—78.183 р. зол.=117.274 р. кр., 3-ьяго вып. 5,2329%—393.896 р., по всѣмъ тремъ 1.995.485 р.). До 1897 г. о-во И.-Домбровской ж. д. нуждалось въ приплатахъ по гарантіи, и долгъ о-ва правительству къ 1900 году опредѣлился цифрою

---

[1]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1899 г. стр. 17.

[2]) Ibid., стр. 75.

[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. I, стр. 564—566.

28.056.777 р.[1]), но съ 1897 г. дорога начинаетъ приносить чистую прибыль, такъ что сверхъ обязательныхъ платежей было выработано въ 1897 г.—221.990 руб., въ 1898 г.—717.017 руб.. Доходъ 1899 г. дошелъ уже до 3.300.603 р. (противъ 3.087.978 р. въ 1898 г. и 2.468.766 р. въ 1897 г.). Однако по § 44 устава половина чистой прибыли сверхъ обязательныхъ поступала въ дивидендъ акціонеровъ и только остальная половина шла на погашеніе долговъ общества, если впрочемъ общій дивидендъ не достигалъ 6%, если же превышалъ, то весь остатокъ шелъ на уплату долга сверхъ этихъ 6%,—это единственное условіе, болѣе выгодное чѣмъ въ большинствѣ уставовъ, данныхъ въ періодъ ж. дор. увлеченій. По § 68 капитализированный излишекъ въ чистомъ доходѣ о-ва, принимаемомъ за норму дохода при опредѣленіи выкупной за дорогу суммы, надъ размѣромъ ежегодныхъ обязательныхъ платежей по капиталамъ общества, шелъ при выкупѣ на покрытія долга по гарантіи. Отсюда выкупъ не грозилъ казнѣ никакими новыми расходами, а, напротивъ, оставлялъ въ распоряженіи казны всѣ избытки надъ обязательными платежами дороги, которые до выкупа дѣлились между обществомъ и правительствомъ. Всѣхъ непогашенныхъ акцій о-ва осталось[2]) 59.400 штукъ по 125 р. зол.=20 ₤=408 м.=500 фр.=236 гульд. каждая, супердивидендъ по которымъ составилъ въ 1897 г.—1 р. 38 к., въ 1898 г.—3 р. 21 к.. Правительство имѣло право взамѣнъ акцій при выкупѣ выдать 5%-ыя бумаги съ какимъ угодно срокомъ погашенія. Входя съ представленіемъ о выкупѣ м-ръ ф-овъ исходилъ изъ такого разсчета. Предполагая чистый доходъ дороги въ 3.144.000 р., получится избытокъ надъ обязательными платежами (2.449.793 р.) въ 694.607 р., или въ капиталѣ по срокъ концессіи—11.373.626 р., тогда какъ долгъ дороги казнѣ превышаетъ 28 мил., руб.. Слѣд., акціонерамъ ничего не приходилось получить сверхъ ихъ непогашеннаго акціонернаго капитала. Только, еслибы чистый доходъ превысилъ 4.148.393 р., могла бы быть рѣчь о выдачѣ имъ дополнительной суммы. Соед. присутствіе, куда дѣло поступило, въ своемъ Выс. утв. 25 дек. 1899 г. положеніи[3]) постановило принять съ 10 янв. 1900 года Ивангородъ-Домбромскую ж. д. въ казенное управленіе, предоставивъ м-ру ф-овъ въ опредѣленные сроки и порядкѣ войти съ представленіемъ объ окончательномъ разсчетѣ съ акціонерами. О-во своевременно представило свой отчетъ за 1899 г., по которому излишекъ прибыли сверхъ обязательныхъ платежей былъ опредѣленъ

[1]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. за 1899 г. стр. 40.

[2]) Свѣдѣнія беремъ изъ дѣла кред. канц. отд. 2, ст. 1, № 5, 1900 г.

[3]) Собр. узак. 1900 г. ст. 888.

въ 790.251 руб., изъ которыхъ м-во ф-овъ предложило обществу получить 200.287 руб., остальные же удержать на уплату долговъ казнѣ и въ обезпеченіе возможныхъ начетовъ и частныхъ претензій (сумма послѣднихъ была заявлена на 2½ мил. руб., но коммиссія въ м-вѣ ф-овъ подъ предсѣдательствомъ т. с. Иващенкова признала изъ нихъ основательными только на 100.000 р.). Взамѣнъ этого о-во освобождалась отъ всѣхъ другихъ начетовъ и отъ ревизіи составленнаго имъ за 1899 г. отчета. Кромѣ того м-во ф-овъ предложило 140.000 р. на награды правленію, 5000 р. на содержаніе ликвидаціоннной коммиссіи и по 7 к. на акцію въ видѣ дополнит. дивиденда за 1900 г., что составляло 4638 р.,—все это изъ суммъ чистой прибыли дороги. Общество охотно согласилось на эти условія, и м-ръ ф-овъ внесъ соотвѣтствующее представленіе въ Соед. Присутствіе, которое постановило на каждую непогашенную акцію выдать нар. капиталъ въ валютѣ наиболѣе выгодный для держателей и кромѣ того по 7 к. наличными на акцію (дивидендную и погашенную) и выпустить для реализаціи необходимаго капитала 4%-ую ренту на 20 мил. руб., признавъ дивидендныя акціи уничтоженными. 11 марта 1901 г. это положеніе было Высочайше утверждено [1]). Наивыгоднѣйшій для акціонеровъ паритетъ былъ въ фунтахъ стерл. (м-во Н. Х. Бунге не умѣло и здѣсь выхлопотать выгоднаго для насъ паритета!), такъ что нариц. капиталъ по акціямъ былъ опредѣленъ въ 7.342.000 р. м.=11.013.000 р. кр.. Рента выпущена была въ 1901 г. (серіи 230—231) на 20.000.000 р. нариц. и пріобрѣтена сберегательными кассами по курсу 96 за 100, такъ что нариц. капиталъ для уплаты 11.013.000 р.+4638 р. приплаты по акціямъ+операціонные расходы по выкупу акцій 100.078 р., всего 11.117.716 р. [2]) потребовался въ суммѣ 11.574.650 р. противъ прежнихъ обязательствъ болѣе на 561.650 р. или на 5,1%. Платежи по акціямъ составляли съ 8.283.000 р. з. по 5,48% ежегодно 453.908 р., а по переводѣ ихъ въ 22 и затѣмъ въ рубли нын. валюты, всего 686.850 руб., сокращеніе по случаю выкупа 686.850—462.986=223.864 р. или 32,6% съ прежняго платежа. Выс. указомъ 10 янв. 1903 г. [3]) 4%-ыя облигаціи Ивангородъ-Домбровской ж. д. 1898 г. разрѣшено было обмѣнять на государ. 4%-ую ренту, при чемъ м-ръ ф-овъ опредѣлилъ съ держателей облигацій требовать при обмѣнѣ (заявленія о которомъ принимались въ государ. банкѣ 20—25 января) по 3 р. приплаты на каждыя

---

[1]) Собр. узак. 1901 г. ст. 558.

[2]) Прил. къ отч. госуд. контр. 1901 г. стр. 114.

[3]) Указатель 1903 г. № 3 стр. 34.

100 р. [1]). Обмѣнъ, конечно, произведутъ главнымъ образомъ сберегательныя кассы.

Послѣдняя, выкупленная въ казну въ періодъ 1893—1902 г.г. дорога,—*Московско-Ярославско-Архангельская* находилась въ совершенно особенныхъ условіяхъ, нежели другія выкупленныя дороги. Ея акціонерный капиталъ *гарантированъ не былъ,* никакихъ долговъ по гарантіи и облигаціонныхъ ея капиталовъ за дорогою не состояло, дѣла ея всегда процвѣтали, и правительство послѣднее время возлагало на общество этой дороги особыя надежды по оживленію сѣвера, даровавъ ему концессію на сооруженіе Петербургско-Вятской ж. д. Положеніе дѣла измѣнилось только вслѣдствіе злоупотребленій правленія о-ва во главѣ съ извѣстнымъ С. И. Мамонтовымъ, о чемъ подробнѣе сказано выше. Правительству не было никакой надобности приступать къ выкупу, — о выкупѣ просили акціонеры, привыкшіе получать 30%-ые дивиденды и оказавшіеся лицомъ къ лицу съ опасностью или вовсе лишиться всякаго дохода по своимъ бумагамъ или же удовольствоваться доходомъ, соотвѣтствующимъ приблизительно ничтожному нарицательному капиталу акцій. Изъ 21.834 всѣхъ выпущенныхъ первоначально акцій дороги (по 150 р. кред. каждая) оставалось къ 1900 г. непогашенныхъ 19.378, погашенныхъ по 1894 г.—2.456. Съ 1894 г. (въ силу § 18 VII Доп. къ уставу 17 іюня 1895 г.) погашеніе акцій было прекращено, а взамѣнъ его изъ прибылей отчислялось по 21.000 р. для образованія погасительнаго фонда акціонеровъ, который на 1 января 1900 г. составлялъ—113.400 р. При обсужденіи вопроса о выкупѣ дороги м-ръ ф-овъ обратилъ вниманіе Соедин. Присутствія [2]), что до 1 янв. 1907 г. выкупъ дороги безъ согласія акціонеровъ невозможенъ вовсе въ силу точнаго постановленія устава, соглашеніе же безобидное для акціонеровъ можно установить на такихъ условіяхъ. Чистый доходъ дороги въ 1898 г. составлялъ 5.222.939 р., изъ которыхъ на долю акціонеровъ приходилось 537.204 р. за покрытіемъ всѣхъ обязательныхъ платежей по облигаціямъ (доля казны составила только 23.280 р.). Это и была наибольшая чистая прибыль за семь послѣднихъ лѣтъ, но за то наименьшее отчисленіе пошло въ пользу акціонеровъ. Эта доля акціонеровъ, полученная въ 1898 г., будучи капитализирована изъ 4% по срокъ концессіи (29 мая 1943 г.), составитъ сумму 10.983.530 р., съ погасительнымъ фондомъ акціонеровъ (113.400 р.)—11.096.930 руб., или по 525 р. 11 к. на акцію непогашенную и 375 р. 11 к. на акцію погашенную. Средній доходъ акціонеровъ въ послѣднее семилѣтіе составлялъ—

[1]) Ibid. стр. 36—37.

[2]) Дѣло кред. канц. 1900 г. отд. 2, ст. 1, № 36.

*

1.280.424 р., въ капиталѣ 26.179.197 р., съ погасит. фондомъ 26.292.597 р. или по 1.221 р. 8 к. на акцію непогашенную и 1.071 р. 08 к. на акцію дивидендную. Средній чистый доходъ 1887—1893 г. (до измѣненія устава при концессіи на постройку Архангельской линіи) дороги равнялся 2.753.636 руб., а отчисленіе въ пользу акціонеровъ—996.646 руб.,—въ капиталѣ (съ пог. фондомъ)—20.490.539 р. или по 955 р. на непогашенную и 805 р. на погашенную акцію. По средней доходности дороги именно въ эти годы правительство обязано было расплатится, если бы приступило къ выкупу ранѣе 1914 г. (согласно дополненія къ уставу). Чистый доходъ 1898 г. нельзя считать нормальнымъ. *Въ 1898 г. онъ долженъ возрасти* на столько, что, въ пользу акціонеровъ прійдется до 830.000 р., кромѣ этого вслѣдствіе конверсіи 5%-ыхъ облигацій о-ва можно добиться сбереженій на 100.000 р., да въ 1899 г. должна открыться для движенія выгодная для о-ва Юрьевъ-Тейковская вѣтвь. Такимъ образомъ для казны въ случаѣ выкупа дороги по разсчету ежегодной выдачи акціонерамъ по 996.646 р. кр. не предвидится никакого ущерба, напротивъ, по случаю сокращенія расходовъ эксплоатаціи, можетъ получиться и нѣкоторый барышъ. Однако на обществѣ числился начетъ въ 5.300.000 р., позаимствованныхъ правленіемъ и 12.900.000 р. перерасхода по сооруженію новыхъ линій (Архангельской, Нерехта-Серединской, Юрьевъ-Польской, Тейковской и Ярославско-Рыбинской). Особое совѣщаніе впрочемъ исчислило всю сумму начета и перерасхода только въ 9.550.000 р. Вычитая эту цифру изъ выкупной суммы по доходности 1887—1893 г.г., получимъ 10.940.539 р., т. е. по 518 р. и 368 р. на акцію, а какъ дивидендъ за 1899 г. долженъ составить 27 и 20 р., то на акцію приходится по 545 и 388 р. Поэтому выкупную цѣну въ 525 руб. на непогашенную и 375 руб. на дивидендную акцію (опредѣленную по доходу 1898 г.) м-ръ ф-овъ находилъ совершенно умѣренной и считалъ, кромѣ того, возможнымъ опредѣлить 230.000 р. въ пользу правленія, учредителей и служащихъ (каковая сумма имъ причиталась по уставу съ 1 янв. 1899 г. по 18 февр. 1900 г.). Испрашивалъ м-ръ ф-овъ 100.000 р. также на вознагражденіе директоровъ новаго правленія и чиновъ госуд. контроля «за непосильные труды по выясненію крайне запутанныхъ дѣлъ общества». Нѣкоторые члены [1]) Соед. Присутствія (г.г. Шидловскій, Череванскій, Верховскій, Стевенъ) совершенно основательно находили выкупъ *преждевременнымъ*, ибо отчеты общества необревизованы и цифры всѣ не точны. Акціи дороги *ничего не стоютъ*, ибо убытки

[1]) Дѣло д-та жел. дор. дѣлъ 1899 г. Отд. 5 ст. 1 № 15, Нѣкоторыя свѣдѣнія также въ *Вѣстн. фин.* 1900 г. № 17 стр. 901—907.

дороги по исчисленію самого правленія равны 9¹.2 мил. руб., а чистая прибыль—всего 1 мил. руб., такъ что *въ теченіе 10 лѣтъ акціонеры ничего не будутъ получать*, если на погашеніе этихъ убытковъ будетъ употреблена чистая прибыль дороги. Казнѣ выкупъ грозитъ прямыми убытками: акціонерамъ вознагражденіе будетъ выдано по разсчету дохода въ 996.000 р., тогда какъ въ 1898 г. имъ приходилось всего 537.000 р., а въ 1899 г. ожидалось 830.000 р. Облигаціонный долгъ о-ва доходитъ до 117 мил. р., новыхъ бумагъ по случаю выкупа прійдется выпустить на 29 мил. р., и всѣ платежи дойдутъ до 6 мил. р., считая только по 4%, чистый же доходъ дороги до этой суммы никогда ни доходилъ и паврядъ ли скоро дойдетъ: въ 1898 г. не хватило 778.000 р., въ 1899 году по предварительнымъ разсчетамъ не хватитъ 300.000 руб. Верста дороги обойдется казнѣ по 75—80 тыс. р., на половину узкой колеи. Гарантія распространится и на тѣ облигаціи, которыя ея лишены, а негарантированный правительствомъ акціонерный капиталъ превратится въ новый огромный государственный долгъ. Новое правленіе дороги ведетъ дѣло ея удовлетворительно, поэтому лучше всего отложить выкупъ впредь до лучшаго выясненія выгодности самого предпріятія. На это м-ръ ф-овъ возразилъ, что наиболѣе крупнымъ акціонеромъ въ настоящее время является Международный банкъ, купившій акціи по 600 р. и теперь по случаю выкупа несущій до 2 мил. руб. убытка; банкъ этотъ хотѣлъ скупить всѣ акціи М.-Ярославской ж. д. и стать хозяиномъ предпріятія и только подъ вліяніемъ м-ва ф-овъ согласился на уступку дѣла въ казну. Нынѣшнее правленіе выбрано подъ давленіемъ правительства, а, если теперь дорогу не выкупить въ казну, то Международный банкъ смѣститъ это правленіе (П. С. Хитрово, Е. Г. Шайкевичъ и К. П. Лазаревъ) и можетъ повести дѣло въ нежелательномъ для правительства смыслѣ. Акціонеры *несутъ при выкупѣ убытки*, ибо въ 1898 г. покупали акціи по 670 руб., а въ 1896 г. онѣ ходили даже по 1000 руб. Послѣ такихъ «убѣдительныхъ» доводовъ Соед. Присутствіе большинствомъ голосовъ постановило принять выработанныя м-омъ ф-овъ условія выкупа акцій (по 525 р. на непогашенную и 375 на дивидендную), уплатить служащимъ, правленію и учредителямъ 230.000 р., новому правленію и чинамъ госуд. контроля по усмотрѣнію м-ра ф-овъ 100.000 р. и сверхъ того 16.540.000 р., необходимыя для пополненія убытковъ, причиненныхъ неправильными дѣйствіями бывшаго правленія о-ва по эксплоатаціи и перерасходу по сооруженію новыхъ линій и вѣтвей, а равно для образованія оборотнаго капитала дороги и для покрытія нѣкоторыхъ расходовъ по усиленію дороги. Для полученія необходимыхъ средствъ

разрѣшался выпускъ госуд. ренты на 30 мил. руб. нар. Это положеніе 30 марта 1900 г. удостоилось Высочайшаго утвержденія [1]).

Сумма 16.540.000 р. получилась такимъ образомъ: начетъ по перерасходу при постройкѣ новыхъ линій и вѣтвей опредѣлился въ 12.900.000 р. Изъ нихъ 4.250.000 р. удерживалось съ акціонеровъ изъ выкупной суммы (считая послѣднюю по доходу 1887—1893 г.), 5.714.000 руб. было отнесено по Высоч. повелѣнію 7 марта 1897 г. на облигаціонный капиталъ дороги (выпуска 1897 г. на 10.183.800 р. м.), 1.039.000 р. покрывались изъ остатка неразрѣшенныхъ еще облигаціонныхъ капиталовъ общества, и оставалось невозмѣщеннымъ *1.900.000* р. Къ этой суммѣ присоединялся начетъ на общество *9.550.000* р. (4.250.000 р. по перерасходу + 5.300.000 р. по позаимствован. правленія, какъ исчисляло особое совѣщаніе о разсчетахъ по выкупу), да *5.091.560* р. имѣлось въ виду передать въ оборотный капиталъ и на улучшеніе провозоспособности дороги,— всего въ круглыхъ цифрахъ—16.540.000 р. Акціонерамъ причиталось получить 11.094.450 руб. за первоначальный капиталъ въ 3.275.100 р. (часть котораго на 368.400 р. уже была выплачена по нариц. цѣнѣ раньше путемъ срочнаго погашенія). Вся сумма расхода госуд. казначейства по случаю выкупа дороги составила 28.149.357 р. [2]), включая 5% по акціямъ за время отъ 1 янв. по 1 апр. 1900 г. (день перехода дороги въ казну). Выручка по выпущенной для этой цѣли 4%-ой ренты на 30 мил. руб. нар. составила 28.950.000 р. [3]), или по 96,5, а слѣдов. нариц. капиталъ для полученія 28.149.357 р. равняется 29.170.300 р., съ платежомъ въ 1.166.812 руб. На эту сумму возросъ госуд. долгъ по случаю выкупа въ казну Московско-Ярославской ж. д., выросшій, можно сказать, на пустомъ мѣстѣ, ибо до этого на госуд. казначействѣ никакихъ обязательствъ по акціонерному капиталу о-ва сказанной дороги не лежало. На каждую погашенную и непогашенную акцію госуд. казначейство заплатило почти по 1300 р., и, хотя сумма эта цѣликомъ въ руки акціонеровъ и не попала, но отъ этого, конечно, казнѣ не легче, такъ какъ выработать чистый доходъ на 1300 р. тамъ, гдѣ было затрачено на самомъ дѣлѣ только 150 р.— задача не изъ легкихъ. Съ переходомъ дороги въ казну, на послѣднюю перешелъ и длинный рядъ ея обязательствъ вмѣстѣ съ обязательствами слитой съ ней въ свое время [4]) Шуйско-Ивановской дороги (долгъ которой по гарантіи въ суммѣ 8.127.645 р. пришлось списать со счетовъ [5]) съ довольно крупными ежегодными

[1]) Собр. узак. 1900 г. ст. 774.
[2]) Прил. къ отч. госуд. контр. за 1900 г. стр. 114.
[3]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. 1900 г. стр. 29.
[4]) Выше, стр. 576—578.
[5]) Свѣд. госуд. контр. 1898 г. стр. 49.

платежами. Ихъ приходилось постепенно привести въ порядокъ и удифицировать. Вотъ ихъ списокъ

	Первон. нар. капиталъ въ нын. валютѣ	Осталось непогашеннымъ къ концу 1900 г.	Ежегодный платежъ
1. 5%-ыя обл. вып. 1868 г.	. 18.000.000 р.	16.215.000 р.	913.846 р.
2. 4½%-ыя » » 1892 »	. 2.640.000 »	2.501.300 »	133.590 »
3. 4%-ыя » » 1894 »	. 27.500.000 »	26.430.500 »	1.297.468 »
4. 4%-ыя » » 1895 »	. 20.780.700 »	19.972.500 »	980.447 »
5. 4%-ыя » » 1895 »	. 700.000 »	681.900 »	31.352 »
6. 4%-ыя » » 1897 »	. 15.275.700 »	14.894.965 »	731.736 »
7. 4%-ыя » » 1897 »	. 8.400.000 »	8.159.000 »	400.824 »
8. 4%-ыя » » 1899 »	. 7.512.000 »	7.446.100 »	365.797 »
Итого . . .	100.808.400 р.	96.301.265 р.	4.855.060 р.[1]).

Кромѣ того оставлено было за правительствомъ 5%-ыхъ облигацій на 6.548.800 р. мет. и 3%-ыхъ на 4.000.000 р. мет. всего на 15.823.200 р., госуд. контроль къ 1900 г. исчислялъ ихъ даже въ 11.926.976 р. м.=17.890.464 р. съ платежомъ въ 738.064 р. да выданыхъ о-ву ссудъ на 1.172.970 р. [2]), считая по которымъ 4½%, получимъ платежъ въ 52.784 руб. Итогъ всѣхъ платежей (включая по вновь выпущенной рентѣ) составитъ такимъ образомъ 6.812.720 р., при основномъ и дополнительныхъ капиталахъ въ 149.042.134 руб. нариц. Перешло всего въ казну 1704 версты рельсовыхъ путей, но сюда надо еще добавить сооруженую въ 1900--1901 г.г. Московско-Савеловскую вѣтвь 129 верстъ длиною, строительный капиталъ которой вошелъ въ составъ прежнихъ облигаціонныхъ займовъ, итого 1833 версты. Слѣдовательно, на версту строительнаго капитала приходилось—81.290 р. нар., а платежей—3.717 р. Естественно, что слабо оборудованныя дороги, на половину узкоколейныя и только-что открытыя для движенія не могли дать чистаго дохода, достаточнаго для оплаты лежащихъ на дорогѣ обязательствъ платежей. Чистый доходъ 1899 г. вопреки предсказаніямъ правленія, «понесшаго непосильные труды», (по истинѣ для него «непосильные»), но несумѣвшаго правильно исчислять доходовъ управляемой имъ дороги, очевидно плохо еще, несмотря на эти труды, имъ изученной, и категорическимъ увѣреніямъ м-ра ф-овъ, не возросъ сравнительно съ 1898 г., а значительно уменьшился (съ 5.222.939 р. до 5.112.130 р.). Въ 1900 г. этотъ чистый доходъ дошелъ до 6.481.156 р., и госуд. контроль [3]),

[1]) Свѣд. госуд. контр. 1899 г. стр. 48 и 1900 г. стр. 44. Въ свѣд. госуд. контр. ошибочно показанъ только платежъ по 5%-ымъ облиг. 1868 г. въ 923.400 р., т. е. 5,13% вмѣсто 913.846 р., т. е. 5¹/₁₃%, какъ слѣдуетъ на самомъ дѣлѣ.

[2]) Idid., стр. 18—19.

[3]) Предв. свѣд. за 1900 г. стр. 21.

не сосчитавъ всѣхъ обязательныхъ платежей дороги, исчислилъ даже чистую прибыль казны въ 1.140.853 р. (въ счетъ которой вошли и 1.000.000 р. казеннаго же пособія по Архангельской линіи), но изъ какого же источника надо было оплачивать 1.166.812 р. по рентѣ, выпущенной для покупки акцій и покрытія перерасходовъ дороги? По предв. свѣд. за 1901 г. госуд. контроль вычислилъ чистый доходъ дороги въ 6.399.272 р., включивъ сюда и казенную приплату въ 900.000 р., на расходы же по оплатѣ ренты, выпущенной для выкупа акцій и покрытія растратъ, опредѣлилъ только 554 374 р. вмѣсто 1.166.812 р. При такомъ подсчетѣ оказалась и прибыль казны—въ 236.003 р. вмѣсто дѣйств. убытка въ 1.276.435 р. Затраченная на выкупъ дороги сумма такъ велика, что о прибыльности дороги не можетъ быть и рѣчи, какъ бы только казна не понесла *слишкомъ* большихъ убытковъ. Нельзя не пожалѣть, что м-во ф-овъ такъ поторопилось этимъ выкупомъ, не освѣдомившись надлежащимъ образомъ объ истинномъ положеніи дѣлъ выкупаемой дороги и не послушало предостерегающихъ голосовъ въ Соед. Присутствіи. Для торопливости рѣшительно не было никакихъ основаній. Международный банкъ, конечно, могъ скупить акціи Ярославской дороги, уволить изъ правленія министерскихъ чиновниковъ и повести дѣло по своему. Что же изъ этого? Акціи вѣдь были не гарантированы, и главная цѣль банка, скупившаго ихъ по высокимъ цѣнамъ, состояла бы въ томъ, чтобы выработать возможно большій на нихъ дивидендъ, отъ котораго зависѣла и биржевая цѣна акцій. Если же новое правленіе вздумало бы (паче чаянія) творить разныя злоупотребленія, то отъ правительства зависѣло бы ввести въ составъ его своихъ директоровъ, какъ это практиковалось на другихъ дорогахъ, т. е. тѣхъ же Хитрово, Лазаревыхъ и Шайкевичей. Итакъ возможность овладѣнія дорогой Международнымъ банкомъ отнюдь не могла служить серьезной причиной выкупа. Выгодность его? Но выше указано, что о выгодности не можетъ быть и не могло быть рѣчи, выгоднымъ былъ выкупъ несостоятельнаго предпріятія только акціонерамъ, и напрасно м-во ф-овъ увѣряло, что они несутъ убытки. Да и зачѣмъ же было бы наносить убытки акціонерамъ, разъ предпріятіе было прочное, и въ ихъ рукахъ могло приносить крупные барыши? Въ 1891 г., т. е. когда о сооруженіи Архангельской линіи (считавшейся виновницей всѣхъ бѣдъ акціонеровъ) и рѣчи еще не было, биржевая цѣна акцій колебалась отъ 480 до 533 р., въ 1892 г. отъ 505 до 540 р., въ 1893 отъ 533 до 557 р., въ 1894 г. отъ 553 до 556 р. Затѣмъ уже начинается чрезмѣрный ростъ ихъ цѣнъ (въ 1896 г. дошедшихъ до 1000 р.) подъ вліяніемъ особенно крупныхъ дивидендовъ и разныхъ слуховъ о пред-

стоящемъ ихъ увеличенiи. Ростъ этотъ нельзя признавать нормальнымъ, и можно было бы говорить о вознагражденiи только приблизительно около 500 р. за акцiю, вычтя отсюда сумму, причитающуюся на пополненiе произведенныхъ растратъ. А такъ какъ въ этомъ случаѣ акцiонерамъ пришлось бы получить только нарицательный капиталъ акцiй, то согласiя на выкупъ съ ихъ стороны не послѣдовало бы, и дорога могла бы остаться въ частномъ управленiи—впредь до выясненiя истиннаго положенiя ея дѣлъ. Ставить интересы акцiонеровъ выше интересовъ казны совершенно невозможно. Спекулянты, не успѣвшiе во время сбыть прiобрѣтенныя по дорогой цѣнѣ акцiи, всегда несутъ убытки, и относить таковые на счетъ государ. казначейства, внѣ всякого сомнѣнiя, нерацiонально. Вѣдь не дѣлятся же спекулянты съ казною своими барышами и какой же критерiй надо изобрѣсти, чтобы разобраться, какому изъ промышленныхъ предпрiятiй помогать, какому нѣтъ за счетъ казны? Правда послѣднее время у насъ уже начинаютъ выпускать госуд. займы спецiально для покупки облигацiй предпрiятiй, «имѣющихъ госуд. значенiе» (понятiе, крайне растяжимое), вѣроятно для выведенiя изъ затрудненiя госуд. банка, зарвавшагося въ своей помощи такимъ предпрiятiямъ, но способствовать устойчивости государ. кредита такая политика не можетъ, ибо при ней нѣтъ предѣла для увеличенiя госуд. задолженности, и безъ того принимающей уже тревожные размѣры, особенно въ виду все большей и большей настойчивости финансоваго вѣдомства въ дѣлѣ расширенiя рынка для нашихъ внутреннихъ бумагъ (4%-ую ренту ввели уже для котировки на Нью-Iорской биржѣ, правда на такую ничтожную сумму, о которой не стоило хлопотать, но это, конечно, только первый шагъ).

Принявъ въ свое вѣдѣнiе дорогу, м-во ф-овъ естественно озаботилось пониженiемъ платимыхъ по ея обязательствамъ платежей. Однако конвертировать 5%-ый металлическiй заемъ на 12.000.000 р. зол.=18.000.000 р. (первоначальнаго выпуска) не рѣшились въ виду неблагопрiятнаго настроенiя для насъ заграничныхъ рынковъ, гдѣ этотъ заемъ размѣщенъ, но въ силу Выс. указа 12 апр. 1902 г. предложены были для добровольной конверсiи въ 4%-ую ренту 4%-ые внутреннiе облигацiонные выпуски выпущенные въ русской валютѣ съ доплатою отъ конвертентовъ по 2 р. 50 к. на каждые 100 р. нар. капитала. Успѣха конверсiя, конечно, не можетъ имѣть (какъ и всякая добровольльная конверсiя), но 4%-ыхъ облигацiй М.-Я.-Архан. ж. д. находилось въ сберег. касахъ къ 1 янв. 1902 г. на 46.774.000 р., которыя, конечно, и предъявятъ ихъ къ обмѣну на ренту, хотя именно для сбер. кассъ въ этомъ нѣтъ смысла, ибо доходъ отъ облигацiй—одинаковъ, а 2 р. 50 к. на каждую сотню руб. нар. ка-

питала прійдется отдать и кромѣ того лишиться права по выходѣ въ тиражъ (очень ускоренный для этихъ облигацій) получить нариц. капиталъ (что важно, такъ какъ сбер. кассы купили эти бумаги по цѣнѣ ниже pari). Правда 4%-ыя ж. д. облигаціи разцѣниваются биржей *дешевле* ренты на 3—4%, но вѣдь никакой надобности сбер. кассамъ продавать свои бумаги пока нѣтъ, ибо вклады не уменьшаются, а растутъ. Сбереженіе, которое можетъ получить госуд. казначейство отъ операцій, чисто бюджетное, но оно все же можетъ быть довольно значительнымъ въ случаѣ обмѣна всѣхъ остающихся въ обращеніи облигацій. М-ръ ф-овъ 27 апр. 1902 г. объявилъ, что для надобностей обмѣна выпускается пять серій (248—252) госуд. 4%-ой ренты въ цѣляхъ добровольнаго обмѣна 4%-ыхъ облигацій М.-Я.-Архангельской ж. д. [1]), а 14 іюня 1902 г. [2]) Выс. указомъ повелѣно выкупить также всѣ 4½%-ыя облигаціи М.-Я.-Арх. ж. д. выпуска 1893 г. (всего ихъ оставалось къ 1903 г. на сумму 2.458.300 р.), съ каковою цѣлью выпущена 4%-ая рента, одна серія, изъ выручки которой должна была производиться еще покупка промышленныхъ облигацій. Надо полагать, м-во ф-овъ, помимо желанія сократить платежи по облигаціямъ, имѣетъ въ виду усилить еще въ своемъ распоряженіи запасы ренты, спросъ на которую растетъ со стороны внутренняго рынка все болѣе и болѣе, возвышая цѣну и вызывая приливъ ея изъ-за границы, для воспрепятствованія которому м-во ф-овъ продолжаетъ искусственно понижать цѣну ренты на внутреннемъ рынкѣ, для чего ренту надо имѣть постоянно въ запасѣ. Сберег. кассы, продавъ ренту, замѣнятъ ее опять-таки облигаціями частныхъ ж. д. обществъ. Объ этой политикѣ мы уже имѣли случай высказаться въ другомъ мѣстѣ [3]). Выкупомъ М.-Я.-Архангельской ж. д. пока оканчивается исторія взятія въ казну управленія частными рельсовыми путями. Мы говорили мимоходомъ выше при изложеніи исторіи о-ва М.-В.-Рыбинской жел. дор. о выкупѣ *Новгородской* жел. дор., сооруженной въ 1870 г.г. [4]) за счетъ правительственныхъ ссудъ, облигаціонныхъ капиталовъ, оставленныхъ за собою правительствомъ и за счетъ *негарантированнаго* правительствомъ акціонернаго капитала (на 1.953.079 р. нар.). На дорогѣ этой (157 верстъ узкой колеи) числилось 4.262.695 р. оставленныхъ за правительствомъ облигаціонныхъ капиталовъ и ссудъ съ обязательными платежами въ 188.726 р. ежегодно [5]). Долги правительству по гарантіи доходили до 2.920.079 р., такъ какъ дорога не давала достаточнаго дохода

[1]) Указатель 1902 г. № 24 стр. 414.
[2]) Указатель 1902 г. № 25 стр. 424.
[3]) Рус. госуд. кредитъ, т. III гл. II, стр. 391, Реформа денежнаго обращенія, стр. 277—278.
[4]) Рус. гос. кредитъ, т. I, стр. 368.
[5]) Свѣд. госуд. контр. о жел. дор. 1894 г. стр. 31.

для оплаты своихъ обязательствъ. Срокъ выкупа ея въ казну наступалъ 23 апрѣля 1893 г. Чистый доходъ дороги составлялъ въ 1888 г.—100.167 р., въ 1889 г.—124.810 р., въ 1890 г.—132.968 р., въ 1891 г.—158.044 р., въ 1892 г.—158.315 р., въ 1893 г.—175.340 р., въ 1894 г.—155.323 р. При такихъ условіяхъ, естественно, по акціямъ дороги никакого дивиденда не получалось, и тѣмъ не менѣе правительство рѣшило выкупить эту дорогу, заплативъ за ничего не стоющія бумаги наличными деньгами. Не будемъ останавливаться на выясненіи причинъ такой щедрости. Выс. утвержденнымъ 4 іюня 1895 г. положеніемъ Соед. Присутствія [1]) акціи дороги были пріобрѣтены за 781.200 р. (т. е. за 40% ихъ нариц. стоимости, при биржевой, равной нулю), занесенныхъ въ счетъ чрезвычайныхъ расходовъ 1895 г. [2]). Считая нарицательный капиталъ, необходимый для полученія этой суммы реализованнымъ по курсу 97³/₄ за 100, т. е. въ суммѣ 800.000 р. нар., а платежи по нему въ 32.000 р., получимъ въ этой цифрѣ чистый убытокъ государ. казначейства по случаю выкупа [3]). Правительство думало наверстать этотъ убытокъ, сдавъ дорогу въ аренду обществу Рыбинской ж. д. за 187.098 р., составляющіе сумму ежегодныхъ обязательныхъ платежей по облигаціямъ, оставленнымъ за правительствомъ и по казеннымъ ссудамъ [4]) и нельзя не признаться, что при аккуратномъ поступленіи арендной платы убытки казны противъ прежняго нѣсколько уменьшатся. Но поступленіе аренды рѣшительно ничѣмъ для казны не обезпечено, и можетъ повториться таже исторія, которая произошла при отдачѣ въ аренду Рязанско-Уральскому о-ву казенной Козлово-Саратовской линіи, за которую съ 1897 г. поступленіе аренды прекращено. Но важно, что о-во М.-В.-Рыбинской ж. д. передало за дорогу (въ уплату долговъ ея, доходившихъ до 2.920.079 р.) своихъ акцій на сумму 1.500.000 р. по биржевой разцѣнкѣ на 2.250.000 р. [5]).

Наконецъ, кромѣ разсчета по выкупленнымъ въ періодѣ 1893—1900 г.г. дорогамъ, въ м-во С. Ю. Витте былъ произведенъ разсчетъ по двумъ дорогамъ, выкупленнымъ въ м-во И. А. Вишнеградскаго: К.-Х.-Азовской и В.-Тереспольской. О неосновательности разсчета по акціямъ первой дороги мы въ свое время уже говорили подробно [6]). М-во ф-овъ само полагало, что акціонерамъ приходилось при выкупѣ получить только гарантированный нариц. капиталъ

---

[1]) П. С. З. № 11787.

[2]) Объясн. зап. къ отч. за 1895 г. стр. 68.

[3]) Выше на стр. 510, прим. опечатка: выкупная за дорогу сумма опредѣлена въ 178.900 р. вмѣсто 781.200 р.

[4]) См. выше стр. 508.

[5]) Об. зап. 1896 г. стр. 41.

[6]) Рус. гос. кредитъ, т. II, стр. 382—390.

по непогашеннымъ акціямъ въ суммѣ 1.912.375 р. мет., *еслибы эти акціи, какъ и акціи дивидендныя находились въ рукахъ строителя дороги Полякова или его наслѣдниковъ,* но такъ какъ Поляковъ успѣлъ сбыть ихъ (большею частью уже послѣ выкупа дороги и за безцѣнокъ) въ руки голландскихъ и французскихъ капиталистовъ, то слѣдуетъ удовлетворить всѣ даже самыя неосновательныя требованія этихъ новыхъ держателей,—аргументъ шаткій, чтобы не сказать болѣе. Въ силу этого поразительнаго аргумента (боялись что будетъ подорванъ госуд. кредитъ, если отказать въ неосновательной претензіи *иностранцевъ*, которыхъ, кстати сказать, *оффиціально* предупреждали, чтобы они не покупали ничего не стоющихъ «акцій» (было выдано новыхъ 4%-ыхъ облигацій на 7.070.875 р. зол.=10.606.312½ р. кр.) срокомъ на 61 годъ, т. е. болѣе, чѣмъ слѣдовало, на 5.158.500 р. з.=7.737.750 р. кр., да еще 838.558 р. наличными деньгами въ видѣ супердивиденда въ 1891—1893 г.г. (т. е. тогда, когда дорога уже акціонеромъ не принадлежала, взята была въ казну и эксплоатировалась казеннымъ распоряженіемъ). Разсчетъ за другую, выкупленную при Вышнеградскомъ, дорогу—*Варшавско-Тереспольскую* былъ произведенъ на гораздо болѣе правильныхъ началахъ и опять-таки по особому соглашенію съ акціонерами, во главѣ которыхъ стоялъ извѣстный варшавскій банкиръ Кронебергъ. На акціонерный капиталъ о-ва въ 5.200.000 р. зол. нариц. причиталось гарантіи по 5,132161% или 266.872 р. зол., исходя изъ каковой суммы м-во ф-овъ предложило выдать за каждыя 4 акціи по 7 свидѣтельствъ 4%-ой ренты достоинствомъ въ 100 руб. кр. каждая, а всего за 47.716 непогашенныхъ акцій—8.350.300 р. кр. нар. въ рентѣ и кромѣ того наличными по 1 р. на акцію для покрытія связанныхъ съ ликвидаціей дороги расходовъ, т. е. 47.716 р., да лишнихъ процентовъ по рентѣ, за 19 дней (съ 1-го по 20 марта 1896 г.), на 19.086 р. кр., всего въ рентѣ, считая наличныя по курсу 98 за 100—8.418.500 руб. нар. (съ округленіемъ), проценты съ каковой суммы (за учетомъ купоннаго налога, которому акціи не подлежали) — 336.740 руб., вмѣсто 400.309 р. кр., платившихся по акціямъ, менѣе на 63.568 р. ежегодно. Если же же учесть погашеніе ренты путемъ отчисленія на этотъ предметъ до 0,77% ежегодно съ нариц. капитала (въ теченіе 46½ лѣтъ), то пришлось бы платить по 384.725 р. (безъ налога), сбереженіе составить тогда только 15.583 руб. ежегодно, чѣмъ съ избыткомъ покрываются начеты на о-во—223.884 руб. кр. нариц., считая ихъ въ рентѣ по курсу 98 за 100, ибо платежи съ погашеніемъ по этой суммѣ составляютъ только 10.679 р. [1]). За счетъ

[1]) Дѣло особ. канц. по кред. части, 1896 г. отд. 2 ст. 1 № 36.

этого ничтожнаго сбереженія нариц. капиталъ по обязательствамъ госуд. казначейства возросъ на 1.110.650 р. или на 15,2%.

Постараемся подвести итоги по обязательствамъ выкупленныхъ въ 1893—1900 г.г. дорогъ. Были выкуплены:

Желѣзныя дороги	Число верстъ	Бывшій акц. капиталъ гарантир.	Гарантированные платежи	Облигаціи ихъ замѣнившія	Платежъ	Уплочено наличными	Списано долговъ
		рубли	рубли	рубли	рубли	рубли	рубли
1. Моск.-Курская.	512	—	—	53.983.800	2.051.384	840.405	—
2. Главнаго Общества. . . .	2.242	107.560.312	5.715.355	170.400.000	7.103.229	—	129.475.068
3. Новоторжская.	127	—	—	—	—	—	4.390.281
4. Боровичская .	28	—	—	—	—	130.694	17.147
5. Оренбургская.	520	7.984.500	416.066	10.125.300	417.751	—	39.780.615
6. Балтійская . .	568	37.769.472	1.340.347	24.335.000	924.730	522.700	49.576.867
7. Донецкая. . .	688	8.360.625	436 174	10.409.250	450.922	—	47.658.035
8. Митавская . .	127	2.160.750	114.375	—	—	2.160.750	12.038.328
9. Риго-Двинская.	231	13.362.562	688.500	14.263.875	700.212	—	15.749.025
10. Риго-Туккумск.	54	—	—	—	—	—	847.015
11. Орл.-Витебск.	528	13.523.437	714.844	17.130.000	758.774	—	56.795.917
12. Двинско-Витеб.	245	23.456.491	1.249.970	28.620.665	1.277.493	417.525	31.738.051
13. Л.-Севастопол.	644	1.693.500	89.314	—	—	1.693.500	82.691.001
14. Юго-Западныя.	3.273	48.396.000	2.560.809	50.000.000	2.000.000	3.411.342	107.457.894
15. Фастовская. .	337	4.500.700	237.965	5.400.800	216.032	190.100	17.162.947
16. Моск.-Брестск.	1.032	16.038.028	602.594	11.305.400	452.216	381.555	89.684.179
17. Привислянская.	507	6.383.000	335.944	7.602.300	304.092	—	40.141.427
18. Ив.-Домбровск.	452	11.013.000	686.850	11.574.650	459.068	—	28.056.777
19. М.-Я.-Арханг.	1.833	—	—	29.170.300	1.108.471	—	8.127.645
20. Новгородская.	157	—	—	—	—	781.200	2.920.079
21. К.-Х.-Азовская [1]. . . .	[1])	2.868.562	151.443	10.606.312	466.932	838.558	[1])
22. Варш.-Тереспольская [1]) . .	[1])	7.307.850	400.309	8.350.300	317.245	47.716	[1])
Итого . . .	14.105	312.378.789	15.740.859	463.277.952	19.008.551	11.416.045	784.308.298

[1]) Рус. госуд. кредитъ т. II, стр. 396—397.

Итакъ было выкуплено 14.105 верстъ рельсовыхъ путей (противъ 5456 при Вышнеградскомъ, при Бунге—1341 вер.). Благодаря этому выкупу выпущено было новыхъ обязательствъ госуд. казначейства на 463.277.952 руб., съ ежегодными платежами въ 19.008.551 р. До выкупа, гарантированныхъ правительствомъ акцій было всего на сумму 312.378.789 р., съ гарантированнымъ ежегоднымъ платежомъ въ 15.740.859 р., такъ что, благодаря выкупу, обязательства госуд. казначейства возрасли на 150.899.163 р. нар. (или на 48,3%), а платежи на 3.267.692 руб. (или на 20,7%). Но кромѣ того на выкупъ было затрачено до 11.416.045 р. наличными деньгами, и для правильнаго учета финансовыхъ результатовъ произведеннаго выкупа, слѣдуетъ опредѣлять, какую для полученія этой наличной суммы цифру увеличенія госуд. долга принимать изъ числа заключенныхъ на разныя потребности въ 1893—1900 г. займовъ. Опредѣлить эту цифру тѣмъ болѣе интересно, что вообще необходимо знать какими средствами, полученными отъ кред. операцій, за вычетомъ конверсій и обмѣна старыхъ займовъ, располагало въ этомъ періодѣ госуд. казначейство для цѣлей желѣзнодорожнаго строительства. Но раньше посмотримъ, какая, по случаю выкупа ж. дорогъ въ казну, сумма облигаціонныхъ займовъ ихъ перешла на казну.

			Ежегодный платежъ
1. *Московско-Курской ж. д.*	4% —1886 года	9.511.438 р.	420.478 р.
2. *Главнаго Общества* . . .	4½%—1858 »	47.622.000 »	2.452.854 »
	4%%—1861, 88 и 90 г.г.	43.572.187 »	1.301.274 »
	4% —1893 года	9.000.000 »	442.512 »
	3% —1880 »	18.384.937 »	677.142 »
3. *Балтійской*	5% —1872 »	6.559.941 »	344.250 »
4. *Донецкой*.	5% —1881 »	1.939.125 »	101.079 »
5. *Риго-Митавской*	5% —1869 »	1.664.100 »	87.840 »
6. *Риго-Двинской*.	5% —1863, 68, 72 г.г.	3.560.062 »	266.655 »
	5% —1872 г. въ кр. в.	1.818.000 »	146.970 »
7. *Орловско-Витебской*. . .	5% —1867 года	40.927.331 »	2.144.532 »
8. *Лозово-Севастопольской* .	5% —1874 »	10.096.506 »	530.790 »
9. *Юго-Западныхъ*	5% —1872 »	7.766.470 »	414.981 »
	4% —1885 »	42.737.625 »	1.900.803 »
	4% —1888 »	19.818.000 »	877.569 »
10. *Фастовской*.	4% —1889 »	1.856.300 »	81.688 »
11. *Моск.-Брестской*.	5% —1869 »	22.664.754 »	1.213.815 »
12. *Ивангор.-Домбровской* . .	4½%—1881 и 87 г.	24 287.950 »	1.373.880 »
	4% —1898 года	7.434.496 »	393.896 »
13. *Моск.-Яр.-Архангельской*.	5% —1867 »	16.215.000 »	913.846 »
	4½%—1892 »	2.501.300 »	133.590 »
	4% —1897 »	14.894.965 »	731.736 »
	4% —1894, 5, 7 и 9 г.г. (Рус. вал.)	62.690.000 »	3.075.888 »
Итого	31 заемъ	417.522.487 р.	20.028.068 р.

Изъ этихъ облигаціонныхъ займовъ, часть (5%-ыя Балтійской, Донецкой, Риго-Митавской, Риго-Двинской, Орловско-Витебской, Лозово-Севастопольской, и Юго-Западныхъ), всего на сумму 74.042.100 р. нар., вмѣстѣ съ 5%-ыми займами дорогъ, выкупленныхъ при Вышнеградскомъ (Закавказской, Ряжско-Моршанской, Варшавско-Тереспольской, Тамбово-Козловской и Уральской) была выкуплена за счетъ суммъ 3½%-го золотого займа 1894 г., на что израсходовано до 116.427.480 р. кр., соотв. 126.467.848 р. нар. въ этомъ займѣ[1]). Другая часть (4½%-ыя облигаціи главнаго о-ва и 5%-ыя облигаціи М.-Брестской ж. д.) конвертирована въ 1898 г. въ 4%-ыя облигаціи, на сумму 64.573.969 р. нар., а неконвертированный остатокъ на 4.708.754 р. выкупленъ за наличныя (совмѣстно съ конверсіей и выкупомъ 5%-ыхъ облигацій выкупленной при Вышнеградскомъ Закавказской ж. д. [2]). Третья часть (4%-ыя Ю.-Западныхъ, главнаго общества вып. 1893 г., 4%-ыя въ кред. вал. и 4%½-ыя М.-Я.-Архангельской и 4%-ыя Ивангородъ-Домбровской ж. д. вып. 1898 г.) была предложена къ обмѣну на 4%-ую ренту. Наконецъ послѣдняя часть осталась безъ измѣненій, хотя въ ея числѣ есть одинъ 5%-ый и одинъ 4½%-ый заемъ (М.-Я.-Архан. и Ив.-Домбровской ж. д.). Результаты произведеннныхъ конверсій приведены въ своемъ мѣстѣ [3]), теперь же надо посмотрѣть, откуда взяты были средства на уплату наличными за акціи и облигаціи поступившихъ въ казну дорогъ. Вотъ итоги чрезвычайныхъ поступленій госуд. казначейства въ 1893—1901 г.г. (по даннымъ госуд. контроля).

1.	Отъ реал.	4½% займа 1893 г. . .	на	100.000.000	р. нар.	96.774.674	р.	дѣйств.
2.	» »	3% зол. заемъ 1891 г. .	»	75.578.400	» »	57.945.960	»	»
3.	» »	3½ » » 1894 » .	»	150.000.000	» »	138.091.377	»	»
4.	» »	4% ренты оставшейся отъ обмѣна акц. М.-К. ж. д.	»	6.016.200	» »	5.880.835	»	»
5.	» »	4% ренты 1896 г. для пріобр. золота. . . .	»	30.000.000	» »	28.800.000	»	»
6.	» »	4% ренты 1897 г. . .	»	30.000.000	» »	29.100.000	»	»
7.	» »	4% ренты для выкупа 5% ж. д. ренты. . .	»	3.271.900	» »	3.239.181	»	»
8.	» »	4% ренты для выкупа закл. листовъ о-ва вз. поз. кредита	»	30.000.000	» »	30.150.000	»	»
9.	» »	4% ренты для выдачи ссудъ жел. дор. . . .	»	16.807.000	» »	16.891.035	»	»
10.	» »	4% ренты остатка отъ выпуска для разсчета по акц. Фастова ж. д.	»	4.943.500	» »	4.993.199	»	»

[1]) Русск. госуд. кредитъ, т. III гл. I стр. 75—76.

[2]) Ibid. стр. 82—83.

[3]) Русск. госуд. кредитъ, т. III, гл. I, стр. 90—92.

11.	Отъ реал.	4% ренты для выкупа ж. д. бумагъ.	на	10.000.000 р.	нар.	10.000.000 р.	дѣйств.
12.	» »	4% ренты для выкупа билетовъ г. казн. . .	»	10.000.000 »	»	9.975.000 »	»
13.	» »	4% ренты для разсчета съ акц. Привислянской ж. д.	»	2.397.700 »	»	2.417.688 »	»
14.	» »	4% ренты 1899 г. . .	»	180.000.000 »	»	174.146.610 »	»
15.	» »	4% ренты, остатка отъ конверсій	»	4.267.400 »	»	4.000.000 »	»
16.	» »	4% ренты, остатка отъ обмѣна акцій М.-Я.-Арх. ж. д.	»	829.700 »	»	800.000 »	»
17.	» »	4% ренты, остатка отъ выкупа акцій Балтійской ж. д.	»	5.044.000 »	»	4.842.000 »	»
18.	» »	4% ренты, остатка отъ обм. акц. И.-Домбр. ж. д.	»	8.425.350 »	»	8.088.336 »	»
19.	» »	3% зол. займы 1896 г.	»	150.000.000 »	»	133.111.700 »	»
20.	» »	4% зол. ренты 1901 г.	»	159.000.000 »	»	148.464.000 »	»
21.	» »	Вѣчныхъ вкладовъ 1893—1901 г.г.	»	32.366.294 »	»	32.366.294 »	»
22.	» »	Разныхъ мелкихъ поступленій [1])	»	147.150 »	»	141.250 »	»
		ИТОГО		1.009.095.394 р.	нар.	940.119.139 р.	дѣйств.

Часть этой выручки имѣла свое совершенно спеціальное назначеніе. Такъ, изъ 30 мил. руб. ренты нариц. реализованной въ 1896 г.—25.860.000 р. (соотв. 26.937.500 р. нар.) и вся выручка по 3% займу 1896 г. (133.111.700 р.) были употреблены на усиленіе размѣннаго фонда. Затѣмъ огромныя суммы были употреблены на конверсію и досрочный выкупъ старыхъ государ. займовъ, именно 133.227.508 р. нар., соотвѣтственно 122.650.441 руб. дѣйствит. были употреблены изъ выручки 3½%-аго займа на выкупъ ж. д. облигацій [2]),—15.384.900 р. нар., соотв. 11.923.300 р. дѣйств. слѣдуетъ считать употребленными на выкупъ 6%-ой золот. ренты 1883 г. [3]), а изъ выпуска 4%-ой ренты—30.000.000 руб. нар. соотвѣт. 30.150.000 руб. дѣйствит. было употреблено на выкупъ 4½%-ыхъ закл. листовъ о-ва взаим. поз. кредита [4]), 155.500.000 р. нар., соотв. 150.643.982 р. дѣйств.—на выкупъ серій госуд. казначейства и 4%-ыхъ ж. д. облигацій [5]), 3.271.900 р. нар. соотв.

[1]) Остатокъ отъ обмѣна 4½%-ыхъ займовъ 1890, 1892 и 1893 г.г.; остатокъ отъ реализаціи облигацій Донецкой дороги, В.-Тереспольской, Риго-Двинской оставляемъ въ сторонѣ, всего на сумму 245.500 р. (Об. зап. къ отч. госуд. контр. 1896 г. стр. 41—42, 1901 г. стр. 26—28).

[2]) Русск. госуд. кредитъ, т. III, гл. I, стр. 76 и 84.

[3]) Ibid. стр. 22.

[4]) Ibid. стр. 89.

[5]) Ibid. стр. 55—56 и 61—63. Прил. къ отч. гос. конт. 1900 г. стр. 55 и 57.

3.239.181 р. дѣйств. пошло на досрочный выкупъ непредъявленныхъ къ конверсіи свидѣтельствъ 5%-й ж. д. ренты 1886 г. [1]), а 13.835.950 р. нар. соотв. 13.365.134 р. дѣйств. мы въ другомъ мѣстѣ [2]) считали употребленными на дополнительный разсчетъ по выкупу $4^1/_2$%-ыхъ свидѣтельствъ общества взаим. позем. кредита (2.809.450 р. нар. соотв. 2.713.885 р. дѣйств.), билетовъ госуд. казначейства (8.990.000 р. нар. соотв. 8.684.000 р. дѣйств.) и свидѣтельствъ 5%-ой ж. д. ренты 1886 г. (2.036.500 руб. нар. соотв. 1.967.249 руб. дѣйств.). Слѣдов., всего на этотъ предметъ было израсходовано 197.398.297 р. дѣйств. соотв. 202.607.850 р. нар., а съ другими расходами по выкупу займовъ (изъ $3^1/_2$%-аго и 3%-аго золотыхъ)—*351.220.258* р. нар. соотв. *331.972.038* р. дѣйств., на усиленіе размѣннаго фонда 176.937.500 р. нар. соотв. *158.971.700* р. дѣйств. Суммы, поступившія отъ вѣчныхъ вкладовъ, можно считать употребленными на усиленіе основного капитала государственнаго банка (24.333.525 р. [3]), и, наконецъ, всѣ остальныя суммы поступили въ распоряженіе госуд. казначейства на другія надобности. Изъ нихъ 1) по внѣшнимъ займамъ выручено за 534.578.400 р. нар. 478.049.037 р. дѣйств., за вычетомъ расходовъ по выкупу и на усиленіе размѣннаго фонда (148.612.408 р. нар. соотв. 134.573.741 р. дѣйств. и 150.000.000 р. нар. соотв. 133.110.700 р. дѣйст.)—235.965.992 р. нар. соот. 210.363.596 р. дѣйств.. 2) По 4%-ой рентѣ было выручено за 342.149.900 руб. нар.—333.465.134 р. дѣйств., но отсюда на выкупъ употреблено 202.607.850 р. нар. соотв. 197.398.297 р. дѣйств. и на усиленіе размѣннаго фонда 26.937.500 р. нар. соотв. 25.860.000 р. дѣйств., остается 112.604.550 р. нар. соотв. 110.206.837 р. дѣйств. (курсъ реализаціи=около 98%), изъ этой суммы однако необходимо считать пособіе особому отдѣлу дворянскаго банка—18.029.953 р. [4]) и остается на жел. дороги только 92.176.884 р. Изъ этой суммы могла быть сполна покрыта приплата въ 11.416.045 р. наличными деньгами при выкупѣ жел. дорогъ, и, кромѣ того, на сооруженіе новыхъ дорогъ освободиться до 81.030.839 р. 3) На этотъ же предметъ могла быть употреблена цѣликомъ вся выручка по $4^1/_2$%-ому займу 1893 г.—96.774.674 р., остатки отъ вѣчныхъ вкладовъ на 8.032.769 р., а всего *396.201.878 р.*, добавляя куда выручку по «Китайскому» займу 1902 года (171.300.000 руб.), получимъ итогъ выручки по

---

[1]) Русск. госуд. кредитъ, т. III, гл. I, стр. 57—58.

[2]) Ibid. стр. 58, 63, и 89. На стр. 63 опечатка: 14.911.512 р. вмѣсто 14.891.512 р.

[3]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. за 1894 г. стр. 65.

[4]) Ibid.

займамъ, которые можно безспорно назвать *желѣзнодорожными*— 567.501.878 р., изъ коихъ, какъ мы видѣли выше, болѣе 351 м. р. было употреблено на выдачу ссудъ о-ву Вост.-Китайской ж. дор., и на строительство распоряженіемъ казны осталось только 216 мил. р. съ небольшимъ. Но и изъ этой суммы часть выручки по «Китайскому» займу считается употребленной (въ размѣрѣ 72,3 мил. р.) на вознагражденіе частныхъ лицъ и учрежденій отъ Китайскаго погрома, останется всего до 144 мил. р. Нариц. цифра госуд. 4% ренты, соотвѣтствующая суммѣ, употребленной на доплаты наличными при выкупѣ въ казну частныхъ ж. дор, равняется 11.649.020 р., проценты по ней 465.961 р. и на всю эту сумму должно увеличить цифру обязательствъ, принятыхъ казною по случаю выкупа. Она, такимъ образомъ, составила 474.926.972 р. нар. съ ежегоднымъ платежемъ въ 19.474.512 руб. вмѣсто прежнихъ гарантированныхъ акцій на 312.378.789 р. нар. съ платежомъ въ 15.740.859 р. ежегодно. Кромѣ того на выкупленныхъ дорогахъ числились слѣдующія суммы по консолидированнымъ жел. дор. займамъ (по переводѣ ихъ въ нынѣшнюю валюту [1]):

1.	Балтійская	на	12.451.126	руб.	съ	платежомъ	въ	553.790 руб.
2.	Донецкая	»	43.562.692	»	»	»	»	2.079.244 »
3.	Лоз.-Севастопольская	»	67.202.424	»	»	»	»	2.957.018 »
4.	Митавская	»	5.792.596	»	»	»	»	241.790 »
5.	Моск.-Брестская	»	66.155.555	»	»	»	»	2.996.506 »
6.	Мос.-Курская	»	71.361.970	»	»	»	»	2.978.739 »
7.	М.-Я.-Арх.	»	11.890.464	»	»	»	»	496.323 »
8.	Новгородская	»	3.670.114	»	»	»	»	187.179 »
9.	Новоторжская	»	5.976.666	»	»	»	»	250.888 »
10.	Оренбургская	»	39.698.276	»	»	»	»	1.687.420 »
11.	Орл.-Витебская	»	10.591.863	»	»	»	»	489.960 »
12.	Привислянская	»	32.253.836	»	»	»	»	1.392.660 »
13.	Риго-Двинская	»	8.443.198	»	»	»	»	366.637 »
14.	Фастовская	»	18.860.338	»	»	»	»	787.254 »
15.	Юго-Западныя	»	223.003.687	»	»	»	»	9.667.583 »
	Итого	на	620.916.805	руб.	съ	платежомъ	въ	27.333.991 руб.

Кромѣ того облигаціи Николаевской ж. д. перешли въ 1894 г. въ суммѣ 134.781.375 р. съ платежомъ въ 9.000.000 р. Таковъ итогъ долговъ по жел. дор. займамъ, лежавшихъ на выкупленныхъ въ казну при С. Ю. Витте въ періодѣ 1893—1900 г. рельсовыхъ путей. Сумма эта, разумѣется, не показываетъ еще итога произве-

[1]) По даннымъ стат. свѣд. о жел. дор. 1899 г. стр. 54—59. Подсчеты наши.

денныхъ на жел. дороги затратъ, такъ какъ послѣднія производились еще и за счетъ ссудъ и другихъ нереализованныхъ займами капиталовъ. Сумма ихъ составляла:

Боровичской	ж. д.	115.363	руб.
Оренбургской	» »	117.734	»
Глав. Общества	» »	40.157.600	»
Новоторжской	» »	35.897	»
Балтійской	» »	4.113.206	»
Донецкой	» »	686.537	»
Митавской	» »	37.146	»
Двинско-Витебской	» »	4.744.687	»
Орлов.-Витебской	» »	1.630.226	»
Риго-Двинской	» »	244.672	»
Риго-Туккумской	» »	1.283.720	»
Л.-Севастопольск.	» »	1.082.208	»
Ю.-Западныхъ	» »	3.456.961	»
Фастовской	» »	2.346.300	»
М.-Брестской	» »	7.947.184	»
Привислянской	» »	4.029.991	»
Ив.-Домбровской	» »	74.741	»
М.-Я.-Архангельск.	» »	1.172.970	»
Итого	. . . . .	73.277.143	руб.

Начисляя на эти ссуды по $4^1/_2$%, получимъ общій итогъ уплатъ по нимъ—въ 3.297.471 руб., кромѣ того на дорогахъ остался непогашенный долгъ въ суммѣ до 784.308.298 р. (ко времени выкупа). Если посчитать проценты и на эти суммы (35.283.873 р., начисляя по $4^1/_2$%), то о возможности покрывать доходами выкупленныхъ дорогъ всѣ платежи и по займамъ, и по ссудамъ, и по долгамъ дорогъ не можетъ быть рѣчи. (Вся сумма обязательствъ выкупленныхъ дорогъ составитъ въ этомъ случаѣ 2.485.872.108 р. съ платежомъ 113.597.564 р. за 14.105 верстъ, т. е. на версту по 176.240 руб. капитальной затраты и по 8054 руб. платежей). Но для оплаты однихъ займовъ (т. е. бремени, непосредственно *въ настоящее время* лежащаго на госуд. казначействѣ) доходы эти могутъ быть вполнѣ достаточны, и съ этой точки зрѣнія операція выкупа является вполнѣ безубыточной для госуд. казначейства. Вообще выкупъ частныхъ ж. дорогъ при С. Ю. Витте является одною изъ наиболѣе блестящихъ страницъ въ исторіи нашихъ финансовъ (на ряду съ конверсіонными операціями 1893—1898 г.г. и реформою денежнаго обращенія 1895—1899 г.г.). Сосредоточена была

*

въ рукахъ государства, согласно требованіямъ современной науки и западноевропейской практики, огромная сѣть жел. дорогъ, связывающихъ непрерывной цѣпью центръ Россіи съ Балтійскимъ, Чернымъ и Бѣлымъ морями и съ важнѣйшими пунктами Востока и Запада русской имперіи, среди этихъ дорогъ были самыя важныя и доходныя изо всей нашей сѣти. Въ частныхъ рукахъ (при томъ наиболѣе умѣлыхъ) были оставлены линіи меньшаго значенія и по соображеніямъ очень серьезнымъ,—въ цѣляхъ возложенія на частныя общества обязанности сооруженія новыхъ рельсовыхъ путей безъ затратъ со стороны госуд. казначейства и въ цѣляхъ, отсрочивъ выкупъ нѣкоторыхъ дорогъ, дать возможность министерству путей сообщенія наилучшимъ образомъ организовать управленіе выкупленныхъ и вновь сооруженныхъ распоряженіемъ казны дорогъ. Ни одно частное общество, когда-либо плохо зарекомендовавшее себя, не было оставлено, при чемъ м-во ф-овъ не остановилось передъ выкупомъ изъ рукъ такихъ обществъ дорогъ даже до наступленія срока выкупа по уставамъ, вступивъ для этого въ особыя соглашенія съ акціонерами. Чтобы добиться такихъ соглашеній, приходилось обращаться къ услугамъ частныхъ кредитныхъ учрежденій, устроившихъ спеціальныя экстренныя собранія акціонеровъ выкупаемыхъ дорогъ, и жертвовать нѣкоторыми приплатами сверхъ выговоренныхъ акціонерами въ уставахъ (обыкновенно капитализировались для этого сбереженія, которыя правительство могло получить при выкупѣ дорогъ вслѣдствіе упраздненія правленій ихъ). Къ услугамъ же кредитныхъ учрежденій обращалось м-во ф-овъ и въ тѣхъ случаяхъ, когда возникалъ съ акціонерами споръ по поводу причитавшагося имъ вознагражденія за выкупаемыя дороги, и въ общемъ всѣ споры удалось покончить мирнымъ путемъ, иногда за счетъ серьезныхъ пожертвованій со стороны госуд. казначейства, иногда, напротивъ, въ пользу госуд. казначейства. Многіе осуждали м-во ф-овъ за это обращеніе къ услугамъ разныхъ банковыхъ дѣльцовъ,—мы смотримъ на дѣло иначе и, зная хорошо строй и порядки нашихъ акціонерныхъ обществъ, чрезвычайную трудность устроить собраніе акціонеровъ съ числомъ голосовъ, необходимымъ для полученія требуемаго уставами большинства, находимъ, что другого способа для рѣшенія вопроса въ рукахъ м-ва ф-овъ не было, и надо было брать, что имѣлось, благо это было просто, а не выдумывать что-нибудь трудно осуществимое. Можно, пожалуй, только пожалѣть, что слишкомъ щадились интересы акціонеровъ въ ущербъ интересамъ госуд. казначейства, но это именно дѣлалось во избѣжаніе нареканій на правительство, что оно пользуется не достаточно корректными способами для достиженія своихъ цѣлей. Далѣе обращаютъ на себя вни-

маніе чрезвычайная точность и подробность разсчетовъ, сопровождавшихъ представленія м-ва ф-овъ о выкупѣ жел. дорогъ: взвѣшивались всѣ результаты перехода той или другой дороги въ казну, подробно разсматривались касающіяся выкупа статьи устава, тщательно соображалось финансовое положеніе дорогъ, приводились подробные мотивы, почему выкупъ полезенъ или необходимъ для госуд. казначейства. Чрезвычайно важно, что разсчеты и соображенія эти публиковались во всеобщее свѣдѣніе, чѣмъ предоставлялась полная возможность обсужденія условій выкупа,—порядокъ, впервые примѣненный у насъ при С. Ю. Витте и непрактиковавшійся ни при Н. Х. Бунге, ни при И. А. Вышнеградскомъ. Такое уваженіе и довѣріе къ общественному мнѣнію со стороны финансового вѣдомства необходимо привѣтствовать и вмѣнить въ крупную заслугу С. Ю. Витте, показавшаго себя и здѣсь истинно-крупнымъ государственнымъ человѣкомъ, не боящимся критики своихъ дѣйствій. Въ общемъ и цѣломъ условія, на которыхъ дороги были выкуплены въ казну, оказались вполнѣ выгодными для госуд. казначейства, иногда болѣе даже выгодными, чѣмъ можно ихъ было опредѣлить по уставу (внѣ особыхъ соглашеній), а самый выкупъ, сосредоточивъ въ рукахъ казны огромную рельсовую сѣть весьма важныхъ дорогъ, принесъ крупныя финансовыя выгоды, далъ новый серьезный источникъ государств. доходовъ (изъ году въ годъ все болѣе и болѣе возрастающихъ), достаточный для покрытія лежащихъ на дорогахъ обязательствъ (платежи по которымъ государство кромѣ того могло уменьшать и уменьшило на самомъ дѣлѣ путемъ конверсій). Съ прежнимъ порядкомъ вещей, когда частныя жел. дороги лежали на госуд. казначействѣ тяжкимъ бременемъ, было покончено. Темнымъ пятномъ на этомъ свѣтломъ фонѣ блестящихъ операцій по выкупу ж. дорогъ является разсчетъ съ акціонерами *К.-Х.-Азовской* ж. д., которымъ было выдано на 8.576.308 р. болѣе, чѣмъ слѣдовало по признанію самого м-ва ф-овъ и совершенно безъ всякихъ серьезныхъ основаній, а также разсчетъ съ акціонерами *Балтійской* ж. д., которымъ было выдано 6.215.600 р. лишнихъ подъ тѣмъ предлогомъ, что будто бы въ уставѣ дороги *ошибочно* были установлены условія выкупа, выгодныя для казны, а не акціонеровъ. Не считаемъ мы правильнымъ и разсчетъ съ акціонерами Варшавско-Тересполской, Оренбургской, Донецкой, Орл.-Витебской, Двинско-Витебской, Фастовской и Привислянской ж. д., которымъ былъ выданъ нарицъ. капиталъ въ новыхъ правительственныхъ бумагахъ, значительно превышавшій гарантированный, въ силу того соображенія, будто бы правительство не имѣло права (на самомъ дѣлѣ только не оговорило этого разумѣющагося само собою права) конверсіи 5%-аго

гарантированнаго капитала. Совершенно уже безо всякихъ основаній и мотивовъ было выдано 2.500.000 р. акціонерамъ Ю.-Западныхъ ж. д. Всего же мы считаемъ выплаченнымъ безъ всякой нужды до 17.291.908 руб. Кромѣ того съ извѣстными основаніями было переплачено до 32.041.982 р., вслѣдствіе ли неправильнаго разсчета выкупной суммы на золотую валюту вмѣсто серебряной (переплачено Главному Обществу 21.000.000 р. [1]), вслѣдствіе ли неумѣнія выговорить у акціонеровъ болѣе выгодныя условія по случаю *досрочнаго* выкупа дорогъ (потеряно на Оренбургской дорогѣ 1.450.700 р. [2]), Донецкой 874.420 р. [3]), Орловско-Витебской 1.803.281 р., Двинско-Витебской 2.582.087 р. [4]) или вслѣдствіе неправильнаго толкованія уставовъ о-ва въ томъ смыслѣ, что правительство *лишено* права конверсіи ихъ гарантированныхъ облигацій, замѣняющихъ гарантированныя акціи (на Привислянской дорогѣ потеряно 1.219.700 р., Фастовской 1.089.250 р., В.-Тереспольской 1.110.650 р. [5]). Деньги, уплоченныя за Борвическую дорогу (130.694 р). и за Новгородскую (781.200 р.) также могли быть сохранены госуд. казначействомъ. Всего потеряно на выкупѣ дорогъ до 49 мил. р., сумма не малая при нашей бѣдности и неудовлетворенности множества нашихъ культурныхъ нуждъ. Особнякомъ стоитъ выкупъ М.-Я.-Архангельской ж. д., произведенный слишкомъ поспѣшно, безъ достаточно полныхъ и точныхъ разсчетовъ и при томъ по цѣнѣ, завѣдомо превышающей дѣйствительную. Мотивъ у министерства финансовъ былъ одинъ: боязнь неудовольствія со стороны *заграничныхъ* держателей нашихъ ж. д. акцій. Стоило этимъ держателямъ выразить свое неудовольствіе, и м-во ф-овъ шло на всякія уступки и безпрекословно жертвовало интересами государственнаго казначейства въ пользу интересовъ интернаціональныхъ спекулянтовъ. Какъ это подрывало престижъ нашего правительства заграницей, нечего и распространяться. Въ оправданіе м-ва ф-овъ приходится ска-

---

[1]) Всѣхъ акцій погашенныхъ и непогашенныхъ было 600.000 р. За нихъ было уплочено по 275 р. при высшей биржевой цѣнѣ передъ выкупомъ 240 р. Считая по одной цѣнѣ и дивидендныя и непогашенныя акціи и принимая, что за учредительскіе паи, посредникамъ-банкирамъ, правленію и служащимъ было бы уплочено то же, что и на самомъ дѣлѣ имъ было дано, все-таки получимъ убытокъ госуд. казначейства въ 600.000×35=21.000.000 р.

[2]) По Оренбургской дорогѣ выдано до 10.125.300 р. въ рентѣ, считая по курсу 78,85 за 7.984.612 р. выкупной суммы, тогда какъ въ 1893 г. ренту можно было реализовать по 92% т. е. уплатить только 8.674.600 р. нар.

[3]) Если считать, что можно было выговорить хотя *половину* убытковъ для казны вслѣдствіе отсрочки (стр. 665).

[4]) По тому же разсчету возможнаго сохраненія половины понесенныхъ убытковъ (стр. 672 и 675).

[5]) Стр. 688, 694 и 707.

зать, что оно слѣдовало установившейся у насъ традиціи: удовлетворять всякимъ претензіямъ иностранцевъ, какъ бы онѣ ни были неосновательны, разъ могла грозить опасность госуд. кредиту отъ неисполненія этихъ претензій, — положеніе неправильное, о чемъ намъ неоднократно приходилось высказаться, но твердо у насъ издавна соблюдаемое. Къ сожалѣнію и С. Ю. Витте при всей своей твердости не избѣгъ той же участи, которой подвергались его предшественники. До какой степени дошла наглость (не можемъ никакъ избѣгнуть этого слова) иностранныхъ спекулянтовъ, разнузданная поблажками нашего правительства, показываетъ исторія съ акціями Ю.-Западныхъ ж. дорогъ. Когда притензіи со стороны держателей ихъ были отвергнуты правительствомъ, какъ совершенно несостоятельныя, акціонеры обратились за помощью... къ Берлинской биржѣ, которая и постановила имѣть въ виду ихъ протестъ при разрѣшеніи вопроса о котировкѣ русскихъ бумагъ на берлинской биржѣ. С. Ю. Витте на это отвѣтилъ распоряженіемъ (29 мая 1901 г.), что котировка на русскихъ биржахъ бумагъ предпріятій, гдѣ принимаютъ участіе въ учрежденіи и управленіи дѣлами германскіе подданные, разрѣшается не иначе, какъ съ особаго дозволенія м-ра ф-овъ. Столкновеніе наше съ Берлинской биржей скоро было улажено, и м-ръ ф-овъ (25 окт. 1901 г.) отмѣнилъ свое распоряженіе, уступивъ акціонерамъ и давъ имъ въ видѣ отступного $2^1/_2$ мил. руб. Самый же фактъ попытки воздѣйствія на русское правительство черезъ иностр. биржу показываетъ, что м-во ф-овъ въ своихъ уступкахъ пошло слишкомъ уже далеко...

Выкупъ частныхъ ж. дорогъ въ казну, какіе бы мы ни находили при этомъ упущенія, нельзя не признать дѣломъ громадной государственной важности: сосредоточеніе въ рукахъ правительства обширной сѣти рельсовыхъ путей открывало совершенно новыя перспективы для нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, да въ значительной степени и для всего хозяйства государственнаго. Не меньшее значеніе могло имѣть также сооруженіе *новыхъ* путей распоряженіемъ казны. Мы видѣли, что частное строительство въ 1893—1902 г.г. велось съ необычайной энергіей за счетъ гарантированныхъ правительствомъ займовъ, а отчасти и за счетъ прямыхъ выдачъ изъ госуд. казначейства. Новая *частная* сѣть создалась почти исключительно за счетъ *государственнаго* кредита. Но было бы неестественно, еслибы при современныхъ воззрѣніяхъ на значеніе казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства правительство предоставило соору-

женіе новыхъ путей исключительно частной иниціативѣ. И дѣйствительно, наряду съ лихорадочно-поспѣшной постройкой новыхъ линій частными обществами, мы встрѣчаемся въ 1893—1902 г.г. съ не менѣе лихорадочной дѣятельностью правительства по сооруженію также цѣлаго ряда новыхъ линій распоряженіемъ и средствами казны. Правительство обратило свое вниманіе преимущественно на сооруженіе грандіозныхъ магистралей первостепенной государственной важности, не сулящихъ барышей въ ближайшемъ будущемъ, но экономическое и политическое значеніе которыхъ въ будущемъ, болѣе отдаленномъ по своему громадному значенію, не поддается даже приблизительному подсчету. Самая важная изъ такихъ линій—*Сибирская*. Вопросъ о соединеніи рельсовымъ путемъ Европейской Россіи съ Тихимъ океаномъ возбуждался у насъ неоднократно еще съ 1860-ыхъ г.г., но сооруженіе огромной магистрали въ нѣсколько тысячъ верстъ въ мѣстности мало населенной казалось почти неосуществимымъ за недостаткомъ средствъ и за множествомъ другихъ первостепенныхъ и неотложныхъ нуждъ государства, въ томъ числѣ нуждъ по сооруженію необходимѣйшихъ и въ экономическихъ и въ стратегическомъ отношеніяхъ рельсовыхъ путей въ Европейской Россіи. Даже серьезнаго изслѣдованія направленія, гдѣ должна была бы пройти Сибирская дорога, сдѣлано не было[1]). Только въ концѣ 1880 г. [2]), неурожай въ Восточной Россіи побудилъ правительство для доставленія заработка голодающему населенію приступить къ постройкѣ небольшой линіи (147 верстъ) отъ Екатеринбурга до Тюмени, которая могла служить началомъ Сибирской магистрали. Эта линія 27 декабря 1885 г. была открыта для движенія и обошлась казнѣ въ суммѣ менѣе 15 мил. руб., на версту около 42.800 руб., что нельзя признать особенно дорогимъ. Однако г. Екатеринбургъ, отъ котораго начали строить Сибирскую дорогу, самъ не былъ соединенъ рельсовымъ путемъ съ остальною сѣтью Европейской Россіи, и мы видимъ [3]), что въ 1885 г. разрѣшается постройка распоряженіемъ казны линіи отъ Самары по направленію къ *Челябинску*, отъ котораго могла уже сооружаться магистраль по направленію къ Тихому Океану. Линія Самара-Уфа-Златоустъ-Челябинскъ составила 903 вер., затрата на нее исчислялась въ суммѣ около 55 мил. руб. кр., т. е.

---

[1]) О «Сѣверномъ» проэктѣ Рашета, Кокорева и К° «Среднемъ»—Любимова и «Южномъ» Богдановича, а равно о правительственныхъ изысканіяхъ 1872—74 г.г., обсужденіи вопроса въ комитетѣ министровъ и особыхъ совѣщаніяхъ см. «Путеводитель по великой Сибирской ж. д.,» изд. м-ва пут. сообщ. подъ ред. А. И. Дмитріева-Мамонова и А. Ф. Здзярскаго, Спб. 1900, стр. 55—64.

[2]) Русск. госуд. кредитъ, т. I, стр. 545—546.

[3]) Русск. госуд. кредитъ, т. II, стр. 401—402.

въ 60.000 р. съ небольшимъ верста, окончена была линія въ 1892 г. Такимъ образомъ начало постройки Сибирской магистрали относится еще къ министерствамъ Н. Х. Бунге и И. А. Вышнеградскаго, которые обѣщали для этой постройки изыскать необходимыя средства, преимущественно путемъ выпуска консолидированныхъ ж. д. займовъ. Когда въ концѣ 1880-ыхъ годовъ вопросъ о сооруженіи Сибирской дороги поставленъ былъ уже на очередь (спѣшить постройкой находили необходимымъ даже и по стратегическимъ соображеніямъ въ виду начинающагося шовинизма далекой Японіи и возможнаго пробужденія «недвижнаго» Китая) и приблизительно было исчислено, что постройку можно осуществить сравнительно съ незначительными средствами (около 300 мил. руб.), явились русскіе и иностранные предприниматели, предлагавшіе свои услуги по сооруженію, но требовавшіе на строительный капиталъ правительственной гарантіи. На такихъ условіяхъ желающихъ строить, да еще въ Сибири, гдѣ не могло быть надлежащаго контроля, можно было, конечно, отыскать множество. Другое дѣло, вышелъ бы изъ такой постройки толкъ. Деньги строители внѣ всякаго сомнѣнія, истрачивали бы быстро и аккуратно, но чтобы выстроили они дорогу, приходится сильно сомнѣваться, памятуя исторію сооруженія за счетъ гарантированныхъ капиталовъ рельсовыхъ путей въ Европейской Россіи. Естественно, что въ правительственныхъ сферахъ не найдено было удобнымъ отдавать дѣло въ частныя руки и рѣшено было приступить къ сооруженію пути средствами и распоряженіемъ казны. Открытіе постройки обставлено было далеко не обычнымъ порядкомъ. Совершеніе закладки перваго звена Сибирской дороги было поручено Высочайшимъ Рескриптомъ 17 марта 1891 г. Государемъ Императоромъ Александромъ III Наслѣднику Цесаревичу, отправившемуся съ этою цѣлью морскимъ путемъ во Владивостокъ. 19 мая того же года Наслѣдникъ Цесаревичъ, нынѣ благополучно царствующій Государь Императоръ Николай II, собственноручно изволилъ заложить во Владивостокѣ первый камень Великаго Сибирскаго рельсоваго пути [1]). По Высоч. утв. 8 мая 1892 г. журналу к-та м-овъ установлено было направленіе Западно-Сибирскаго участка дороги отъ Челябинска на Омскъ. Для общаго руководительства постройкою Сибирскаго рельсоваго пути и осуществленія тѣсно съ нею связанныхъ вспомогательныхъ предпріятій по содѣйствію колонизаціи и промышленному развитію прорѣзываемыхъ Сибирской линіей районовъ было создано особое высшее учрежденіе—*Комитетъ Сибир-*

---

[1]) Великая Сибирская дорога. Изд. канцеляріи к-та м-овъ, Сиб. 1900 г. стр. 7.

ской ж. д. [1]) подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича, который изволилъ сохранить за Собой это предсѣдательство и по восшествіи на престолъ. Въ составъ коммисссіи вошли: вице-предсѣдатель, бывшій м-ръ ф-овъ Н. Х. Бунге и м-ры финансовъ, путей сообщенія, земледѣлія, внутреннихъ дѣлъ, военный, морской и госуд. контролеръ, кромѣ того нѣсколько лицъ по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ, а въ случаѣ надобности въ засѣданія комитета должны были быть приглашаемы также м-ръ имп. двора, юстиціи и иностр. дѣлъ и сибирскіе генералъ-губернаторы. Желѣзнодорожныя дѣла комитетъ разсматривалъ при участіи департамента экономіи госуд. совѣта; для предварительной разработки вопросовъ, касающихся колонизаціи Сибири и другихъ вспомогательныхъ предпріятій Сибирской дороги образована была спеціальная подготовительная коммиссія подъ предсѣдательствомъ стат. секр. А. Н. Куломзина изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ. Дѣлопроизводство комитета было возложено на канцелярію комитета министровъ; для непосредственнаго завѣдыванія постройкою дороги образовано было особое управленіе въ вѣдѣніи м-ва путей сообщенія, а для завѣдыванія переселенческимъ дѣломъ особое управленіе въ вѣдѣніи м-ва внутреннихъ дѣлъ. При такой организаціи обезпечивалась быстрота рѣшенія даже самыхъ важныхъ вопросовъ и сосредоточеніе вниманія высшихъ правительственныхъ сферъ на возможно скоромъ и успѣшномъ окончаніи предпринятаго сооруженія. Но руководить деталями дѣла изъ Петербурга, конечно, было немыслимо, за комитетомъ должно было оставаться высшее руководительство, мѣстное управленіе должно было выполнить самую работу.

Въ какомъ же направленіи и на какія средства рѣшено было строить дорогу?

Первоначально отъ Сибирской дороги не ожидали никакихъ выгодъ «съ точки зрѣнія финансовой въ тѣсномъ смыслѣ» [2]), и слѣд., должны были всячески стараться уменьшить бремя, возложенное на госуд. казначейство предпринимаемымъ сооруженіемъ. Поэтому прежде всего было необходимо озаботиться о скорѣйшемъ окончаніи пути или по крайней мѣрѣ объ ускореніи *парового* сообщенія черезъ всю Сибирь, т. е. о соединеніи рельсовыхъ путей съ сибирскими водными путями (Байкалъ и Амуръ). Съ этой цѣлью прежде всего рѣшено было вести линію отъ Челябинска до Иркутска

---

[1]) Высоч. пов. 10 и 18 дек. 1892 г. и 15 янв. 1893 г. (П. С. З. №№ 9140, 9174 и 9248).

[2]) Вѣстн. фин. 1893 г. № 1, стр. 22.

(3.082 версты) въ кратчайшемъ направленіи, приблизительно соотвѣтствующемъ 55 параллели, по мѣстности весьма плодородной и сравнительно заселенной (дорога въ значительной степени совпадала съ существующимъ почтовымъ трактомъ), затѣмъ отъ ст. Мысовой на Байкалѣ до Срѣтенска на Амурѣ (1009 верстъ) и наконецъ отъ Хабаровки на Амурѣ до Владивостока (720 верстъ). Такимъ образомъ сооруженіе рельсового пути вокругъ Байкала (292 версты) и вдоль Амура (около 2000 верстъ) могло быть отложено. Въ первую очередь имѣлось въ виду соорудить дорогу отъ Челябинска до Оби (1328 верстъ) и отъ Оби до Иркутска (1754 версты), которая сама по себѣ независимо отъ окончанія всей Сибирской магистрали представлялась имѣющей огромное значеніе, особенно съ постройкой соединительной линіи между Уральскою горнозаводскою и Сибирскою жел. дорогами на Екатеринбургъ, каковую также было рѣшено произвести въ первую очередь. Въ первую же очередь должна была идти и линія Владивостокъ-Графская, начатая въ 1891 году, а всѣ дороги этой очереди имѣлось въ виду окончить въ 1900 г. Линія Графская-Хабаровскъ и Забайкальская (Мысовая-Срѣтенскъ) предполагались постройкой второй очереди, и окончаніе ихъ—въ 1902 г., съ какого времени становилось бы возможнымъ сплошное паровое собщеніе Европейской Россіи съ Тихимъ Океаномъ [1]). Остальныя линіи относились уже на третью только очередь. Для сокращенія расходовъ первоначально рѣшено было вести постройку дороги совершенно упрощеннаго типа, разсчитывая на движеніе по дорогѣ только $1^1/_2$—3 паръ поѣздовъ въ сутки. Рельсы приняты были въ 18 фунтовъ, наибольшіе уклоны въ $0{,}_{008}$, наименьшіе радіусы закругленій въ 250 саж., земляное полотно въ одинъ путь, шириною въ $2{,}_{35}$ саж., баластъ въ $0{,}_{14}$ саж. толщиною. Въ горныхъ участкахъ уклонъ предполагали даже въ $0{,}_{015}$—$0{,}_{020}$, а радіусы закругленій до 150—200 саж. [2]) Работы отъ Челябинска до Иркутска вообще не представлялись затруднительными. Собственно отъ Челябинска до Оби мѣстность совершенно ровная, но отсутствіе камня и лѣсу заставляло устроить подвозку ихъ гужемъ за сотни верстъ, да смущали строителей рѣки Тоболъ, Ишимъ и Иртышъ, при чемъ черезъ послѣднія рѣшено было даже не строить мостовъ, какъ и далѣе не рѣшались строить мосты черезъ Объ и Енисей. Отъ Оби до г. Ачинска—мѣстность холмистая и болѣе затруднительна для постройки, но за то здѣсь въ изобиліи можно было отыскать лѣсные и каменные матеріалы. Отъ Ачинска до Иркутска—мѣстность принимаетъ уже горный характеръ,

---

[1]) Ibid. стр. 23—24.

[2]) Вѣстн. фин. 1893 г. № 11 стр. 643.

много рѣкъ, постройка болѣе затруднительна и трудно было разсчитывать на мѣстную рабочую силу (рѣдкое населеніе). При всемъ томъ стоимость линіи Челябинскъ—Иркутскъ, съ рельсами и подвижнымъ составомъ считая по 3 пары поѣздовъ въ сутки была исчислена въ 110.984.377 р., на версту 36.367 р. цифра совершенно ничтожная. Участокъ Екатеринбургъ—Міассъ (238 в.) былъ опредѣленъ еще дешевле, всего по 32.516 р. верста или 7.738.952 р., а Владивостокъ-Графская (382 в.) по 46.233 р. или въ 17.661.051 р. весь участокъ. Стоимость всѣхъ трехъ участковъ первой очереди опредѣлялось такимъ образомъ въ 126.800.000 р. безъ мостовъ, стоимость трехъ мостовъ (черезъ Иртышъ, Обь и Енисей) въ 8.500.000 руб. и на развитіе связанныхъ съ дорогой предпріятій испрашивалось отъ 14 до 20 мил. р., всего до 150 мил. р., расходованіе которыхъ имѣлось въ виду разсрочить на 8 лѣтъ,—съ 1893 по 1900 г. [1]). Стоимость линій второй и третьей очереди исчислялась нѣсколько дороже въ виду нѣкоторыхъ трудностей для проложенія рельсовыхъ путей въ гористой мѣстности. Здѣсь уже требовались тоннели, подпорныя стѣнки и т. д. Особенно труднымъ казался кругобайкальскій участокъ, сооруженіе котораго было исчислено въ 22.310.820 р., свыше 76.000 руб. верста (292 версты), остальные участки исчислялись въ 53—54 тыс. руб. верста (Забайкальскій уч. въ 53.309.817 р.—1009 верстъ, Амурскій—107.555.835 руб.—2000 в., Хабаровскій въ 18.738.582 руб.—347 в.), вся же стоимость великаго сибирскаго пути (включая Екатеринбургскую вѣтвь), длиною въ 7350 верстъ, исчислялась при 3 парахъ поѣздовъ въ сутки, безъ рельсовъ, скрѣпленій и подвижного состава (но съ ихъ доставкой) въ 251.375.307 р. или на версту 34.201 р., стоимость всѣхъ принадлежностей—88.024.127 р. (по 11.976 р. на версту), а всего *339.399.434 р.*, или по *46.175 р. на версту* [2]), безъ мостовъ черезъ Иртышъ, Обь, Енисей и Амуръ, стоимость которыхъ опредѣлялась въ 18.550.000 р., такъ что съ мостами дорога должна была обойтись въ 357.949.434 р., по 48.701 р. на версту. Необходимую для этого сумму, за вычетомъ ассигнованныхъ въ 1891—1892 г.г. 10.700.000 р., предполагалось разсрочить на 12 лѣтъ (съ 1893 по 1904 г.) путемъ ежегодныхъ ассигнованій изъ госуд. казначейства отъ 12½ мил. до 42 мил. руб. ежегодно [3]). Такое ассигнованіе было вполнѣ посильно для нашего госуд. бюджета и могло считаться вполнѣ обезпеченнымъ. Министерство финансовъ,

---

[1]) Вѣстн. фин. 1893 г. № 3, стр. 155—156.

[2]) Ibid., стр. 158.

[3]) Ibid., стр. 159—160.

признавая эту обезпеченность, тѣмъ не менѣе рѣшило изыскать особый источникъ для постройки Сибирской дороги. Выс. указомъ 10 дек. 1892 г. [1]) было повелѣно передать для этой цѣли 92.734.591 р., уплоченные госуд. банку госуд. казначействомъ на погашеніе долга по кред. билетамъ. Деньги эти однако не были израсходованы по назначенію: м-ръ ф-овъ, ознакомившись съ дѣломъ, не нашелъ возможнымъ слѣдовать теоріямъ своего товарища проф. А. Я. Антоновича и оставлять Россію при бумажно-денежномъ обращеніи, переходъ же къ золотой валютѣ заставилъ ассигнованныя на постройку дороги деньги употребить на усиленіе размѣннаго фонда, увеличеннаго продажей кред. билетовъ на заграничныхъ рынкахъ. Постройка Сибирской дороги обезпечена была избытками госуд. доходовъ надъ расходами и отчасти остатками отъ кредитныхъ операцій. Необходимость умѣренныхъ затратъ на сооруженіе великаго сибирскаго пути понималась первоначально министерствомъ финансовъ съ совершенною ясностью. Дорога не обѣщала первое время большихъ прибылей. Исчисляли [2]), что западно-сибирскій ея участокъ можетъ дать чистаго дохода до 790.459 р., средней сибирскій до 70.707 р. Кромѣ того ростъ доходовъ самаро-челябинской линіи отъ проведенія сибирской исчислялся въ 1.406.331 р. и убытокъ отъ Екатеринбургъ-челябинской вѣтви до 12.640 р., всего предвидѣлось прибылей до 2.263.857 р. ежегодно,—сумма очевидно недостаточная для оплаты 150 мил. руб. расхода на эти линіи. При такихъ условіяхъ въ интересахъ будущаго нынѣшнее поколѣніе должно было затратить огромныя суммы безъ всякой надежды немедленно изыскать новые источники для ихъ полученія, и, слѣд., чѣмъ меньше должны были быть непроизводительныя затраты, тѣмъ лучше. Дорогу соорудить было необходимо, но соблюдая всевозможную экономію (безъ нарушенія, разумѣется, этимъ качества предпріятія). Въ первомъ же засѣданіи комитета Сибирской ж. д. 10 февр. 1893 г. [3]) обращено было вниманіе на необходимость промышленнаго оживленія Сибири въ связи съ сооружаемой дорогой. Съ этой цѣлью постановлено было увеличить составъ и усилить средства партій, производящихъ геологическія изслѣдованія по линіи ж. дороги, разработать вопросъ о развитіи въ районѣ той же дороги промышленныхъ предпріятій, необходимыхъ для сооруженія, эксплоатаціи и ремонта линіи, чугуноплавильнаго, желѣзодѣлательнаго и литейнаго производствъ, а также производства цемента и добычи минераловъ,

---

[1]) См. Рус. госуд. кредитъ, т. III, гл. II стр. 130—131.

[2]) Вѣстн. фин. 1893 г. № 4 стр. 221—228.

[3]) Вѣстн. фин. 1893 г. № 10 стр. 590.

въ особенности каменнаго угля и желѣзной руды [1]). Во второмъ засѣданіи (16 февр. 1893 г.) утверждено было направленіе Средне-Сибирской ж. д. отъ перехода р. Оби у сел. Кривощекова съ пересѣченіемъ линіи Томскъ-Ачинскъ у г. Маріинска на гор. Ачинскъ, Красноярскъ, Канскъ, Нижнеудинскъ и Иркутскъ, затѣмъ разрѣшено приступить къ постройкѣ сказаннаго участка, т. е. отъ Омска до Иркутска въ 1893 г. и соорудить *постоянные мосты* черезъ Иркутскъ, Обь и Енисей вмѣсто предполагавшихся прежде временыхъ переправъ [2]). Вопросы эти обсуждались въ Соединенномъ Присутствіи комитета и департамента экономіи, и его положеніе 24 февр. 1893 г. было Высочайше утверждено [3]). Комитетъ былъ озабоченъ своевременной доставкой необходимыхъ для постройки дороги матеріаловъ, такъ чтобы сооруженіе могло производиться одновременно на нѣсколькихъ участкахъ. Для этого занялись между прочимъ изслѣдованіемъ вопроса о возможности сношеній морскимъ путемъ съ Европейской Россіей и о доставкѣ сказанныхъ матеріаловъ черезъ устье Енисея. Управляющій морскимъ министерствомъ представилъ въ комитетъ по этому поводу особую записку, въ которой доказывалъ, что сношенія Европы съ Азіей морскимъ путемъ вполнѣ возможны, а неудачи, которыя при этомъ случались, обязаны главнымъ образомъ недостаточному изслѣдованію этого пути и незнанію моряками фарватера [4]). Съ другой стороны рѣшено было по возможности воспользоваться и Амуромъ въ судоходной его части, для чего отъ Стрѣтенска до станицы Покровской (на Амурѣ) комитетъ указалъ произвести изысканія относительно возможнаго сооруженія въ этомъ направленіи (450 верстъ) желѣзной дороги ранѣе приступа къ постройкѣ Забайкальскбй линіи, чтобы послѣднюю можно было сооружать съ двухъ концовъ. На изысканія было асигновано 300.000 р. [5]). Что же касается до Западно-Сибирскаго участка (напра-

---

[1]) Въ одномъ изъ послѣдующихъ засѣданій на организацію горныхъ партій комитетомъ было ассигновано 50.670 р. въ дополненіе къ ассигнованнымъ на этотъ предметъ раньше 20.000 р. (В. Ф. 1893 г. № 13 стр. 734).

[2]) Вѣстн. фин. 1893 г. № 11, стр. 642.

[3]) П. С. З. № 9354.

[4]) Вѣстн. фин. 1893 г., № 12 стр. 682—688. Чтобы воспользоваться морскимъ путемъ, обратились къ англичанамъ, которымъ данъ былъ заказъ на доставку въ устья Енисея 1500 тоннъ стальныхъ рельсовъ. Англійскіе заводы изготовили рельсы по 4 £ за тонну или по 61 коп. кр. за пудъ (по курсу дня) съ доставкой въ портъ Миддльсбро и нагрузкой на бортъ парохода, зафрахтованнаго морскимъ министерствомъ (В. Ф. 1893 г. № 26 стр. 620. Отч. о 7-омъ засѣд. комитета). Русскимъ заводамъ одновременно было заказано 7.559.000 пуд. рельсовъ для Челяб.-Краснояр. участка по цѣнѣ 1 р. 58 к.—1 р. 70 к. пудъ.

[5]) Вѣстн. фин. 1893 г. № 14 стр. 2—4.

вленіе котораго было принято отъ Челябинска на г.г. Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ, а затѣмъ, проходя южнѣе городовъ Каинска и Колывани, черезъ рѣку Обь у с. Кривощекова) и перваго участка Средне-Сибирской линіи Обь-Красноярскъ (всего до 2050 верстъ), сооруженіе которыхъ начато было въ первую очередь, то Соедин. Присутствіе приняло ихъ стоимость въ 77.122.919 руб. или по 37.621 руб. на версту, и, не смотря на совершенную умѣренность этой цифры (полѣсскія дороги исчислялись въ 39.000—43.000 р. верста, Златоустъ-Челябинская—45.680 р., Уфа-Златоустовская и Екатерининская—до 63—68 т. р.), министръ путей сообщенія исчислялъ возможныя *сокращенія* противъ ассигнованной суммы—въ 3.757.000 р., настолько удобна для проведенія жел. дороги мѣстность между Челябинскомъ и Обью, почти исключительно степная (Ишимская и Барабинская степи) и не представляющая никакихъ техническихъ трудностей [1]). Управленіе по сооруженію Сибирской дороги было образовано по предложенію м-ра путей сообщенія (Кривошеина) изъ 19 лицъ въ составѣ м-ва путей сообщенія съ вознагражденіемъ 108.800 руб. въ годъ (относимыхъ въ суммѣ 60.000 р. на счетъ средствъ, ассигнуемыхъ по обыкновенной смѣтѣ управленія казенныхъ жел. дорогъ и 48.000 р. на счетъ суммъ строительнаго капитала Сибирской жел. дор.), причемъ начальникъ управленія долженъ былъ получать 8.000 р. въ годъ, его помощникъ—5.000 р., представитель м-ва ф-овъ также 5.000 р.,—содержаніе ничтожное въ виду важности и сложности возложенныхъ на управленіе задачъ [2]), именно: изысканіе и сооруженіе самой дороги, снабженіе ея подвижнымъ составомъ и всѣми необходимыми принадлежностями, вѣдѣніе всѣхъ безъ исключенія дѣлъ, касающихся постройки дороги, какъ техническихъ, такъ и хозяйственно-административныхъ и разсмотрѣніе всѣхъ имѣющихъ отношеніе къ сооруженію дороги вопросовъ, передаваемыхъ на его разсмотрѣніе другими учрежденіями.

Весьма рано (въ 10 засѣданіи 10 ноября 1893 г. [3]) комитетъ обратилъ вниманіе на необходимость подъѣздныхъ путей къ Сибирской магистрали, въ томъ числѣ колесныхъ. На первый изъ такихъ путей (бійскій) отъ с. Ангудая въ Алтайскомъ округѣ до Китайской границы было ассигновано 48.500 р. изъ суммъ, назначен-

---

[1]) Шестое засѣданіе комитета 26 мая 1893 г. Вѣстн. финанс. 1893 г. № 24. стр. 501—508.

[2]) Вѣстн. фин. 1893 г. № 25 стр. 555—556.

[3]) Вѣстн. фин. 1893 г. № 49 стр. 535 (отч. о 10-мъ засѣданіи комитета).

ныхъ на вспомогательныя предпріятія Сибирской ж. д. Этотъ путь долженъ былъ до извѣстной степени связать Россію съ Монголіей, гдѣ у насъ уже существовала довольно бойкая торговля (по пекинскому договору 1860 г. русскіе получили право безпошлинной торговли въ Монголіи). Впослѣдствіи были намѣчены и другіе пути. Самая постройка Сибирской магистрали производилась чрезвычайно успѣшно. Постепенно выяснилось, что возможна доставка строительныхъ матеріаловъ и другими путями, нежели предполагалось раньше, вслѣдствіе чего средне-сибирскую дорогу являлось возможнымъ окончить на два года раньше предположеннаго срока. Поэтому въ виду откладыванія на третью очередь Кругобайкальской ж. дороги рѣшено было немедленно строить временный рельсовый путь (80 вер.) отъ Иркутска до пристани Листвиничной на Байкалѣ съ тѣмъ, чтобы во время навигаціи устроить перевозку грузовъ и пассажировъ на пароходахъ, а зимою по льду, уложивъ на немъ узкоколейный рельсовый путь, какъ это практиковалось въ Сѣв.-Америкѣ [1]).

Таковы первые шаги по постройкѣ Сибирской жел. дороги. Ихъ успѣшность заставила предположить комитетъ, что въ 1898 г. возможно будетъ сомкнуть рельсы не только на средне-сибирскомъ участкѣ дороги, но и на забайкальскомъ. Первоначальныя предположенія относительно направленія тѣхъ или другихъ участковъ строющейся магистрали были постепенно видоизмѣнены. Такъ направленіе вѣтви Екатеринбургъ-Міассъ было измѣнено въ Екатеринбургъ—Челябинскъ, отъ ст. Тайга средняго участка была проведена вѣтвь къ г. Томску длиною въ 89 верстъ, а, главное, отмѣнена постройка дороги отъ Срѣтенска до Хабаровска, взамѣнъ которой къ границамъ Манджуріи рѣшено было вести вѣтвь отъ Кайдалова до Нагадана въ 324 версты, откуда дорогу продолжало уже частное общество Восточной Китайской ж. д., по чужой (китайской) территоріи на деньги, выданныя русскимъ правительствомъ (см. выше) до соединенія съ уссурійской ж. д., отъ которой для этой цѣли опять таки рѣшено было соорудить вѣтвь (91 верста) до ст. Гродеково (Пограничной). Черезъ Байкалъ переправу вмѣсто обыкновенныхъ пароходовъ рѣшено было образовать при посредствѣ огромныхъ пароходовъ—ледоколовъ американскаго типа, которые могли бы вмѣщать въ себѣ цѣлые поѣзда и перевозить ихъ на другой берегъ. Стоимость новыхъ вѣтвей и переправы исчислена была въ суммѣ около 36 мил. руб., а общая стоимость сооруженія всей Сибирской магистрали (съ вѣтвью отъ Челябинска на Екатеринбургъ) опредѣлена въ суммѣ около 328 мил. руб.

---

[1]) Вѣстн. фин. 1893 г. № 50 стр. 539—595.

Западно-Сибирскій участокъ открытъ былъ для правильнаго движенія 15 окт. 1896 г. [1]), всего 1329 верстъ (строитель инж. К. Я. Михайловскій). Весь путь уложенъ былъ стальными рельсами 18 фунтового типа длиною 28 футовъ при 12 шпалахъ подъ каждымъ, земляное полотно въ одинъ путь, нормальная ширина полотна въ 2,35 саж., уклоны составили 43,513% всего протяженія, наибольшее разстояніе между станціями опредѣлилось въ 49 верстъ, такъ что пропускная способность дороги была разсчитана на три пары поѣздовъ въ сутки, считая по 20 верстъ въ часъ скорости для пассажирскихъ и 12 верстъ для товарныхъ поѣздовъ. На дорогѣ было устроено 258 деревяныхъ мостовъ протяженіемъ по верху 2043 сажени и 4 моста съ желѣзнымъ верхнимъ строеніемъ отверстіемъ отъ 100 до 360 саж., всѣ постройки для пассажировъ и служащихъ—деревяныя. Эксплоатація дороги оказалась весьма неудачной, такъ какъ въ первые же три года эксплоатаціи получился по ней дефицитъ, не говоря уже о необходимости оплачивать затраченный на постройку дороги капиталъ (его цифра опредѣлялась госуд. контролемъ въ 49.448.367 р. (или по 37.207 р. верста) [2]). Въ 1897 г. этотъ убытокъ—995.395 р., въ 1898 г.—1.389.855р., въ 1899 г.—919.929 р. [3]), въ среднемъ по 1.101.726 руб. ежегодно (первоначально же ожидалась прибыль въ размѣрѣ свыше 700.000 р.).

Средне-Сибирскій участокъ (Обь-Иркутскъ), длиною въ 1715 в., а съ вѣтвями къ Томску, къ Иртышу, Обской пристани, Черемошникской пристани и проч. (всего около 99 верстъ)—1814 верстъ (строитель Н. П. Межининовъ) открывался для правильнаго движенія постепенно, начиная съ 1895 г. и окончательно открытъ цѣликомъ 1 января 1899 г. безъ особаго опозданія противъ предположеній. Техническія условія и этой линіи мало отличались отъ западносибирскаго участка. Тѣ же 18 фунтовыя рельсы, то же количество шпалъ, огромное большинство (797, протяженіемъ отъ 1/2 до 30 саж.) мостовъ деревянныхъ на деревянныхъ сваяхъ (каменныхъ мостовъ съ деревяннымъ верхнимъ строеніемъ всего 15, протяженіемъ 1—20 с., желѣзныхъ—21, общимъ протяженіемъ въ 20—400 с.), постройки также деревянныя, одинъ путь, разстояніе между станціями—49 верстъ [4]). По Выс. повел. 17 дек. 1899 г. [5]) Средне-Сибирскій и Западно-Сибирскій участки съ 1 янв. 1900 г. были слиты въ одно управ-

---

[1]) Стат. сбор. м. п. сообщ. вып. 46-ой, стр. 10—13.

[2]) Свѣд. о жел. дор. 1899 г. стр. 17.

[3]) Свѣд. 1900 г. стр. 72—73.

[4]) Стат. сбор. м. п. с., в. 61 стр. 24—25.

[5]) Собр. узак. 1900 г. стр. 176.

леніе подъ общимъ наименованіемъ *Сибирской* ж. д. общимъ протяженіемъ до 3134 верстъ. Строительный капиталъ этой дороги госуд. контроль опредѣлялъ въ 150.070.932 р., слѣд., по 47.885 р. верста [1]), но дорога не только не могла оплатить этого капитала, но и не вырабатывала дохода, достаточнаго для покрытія расходовъ эксплоатаціи. Средне-Сибирскій участокъ въ 1897—1899 г. принесъ убытковъ 1.265.876 р. и дѣло, къ сожалѣнію, не поправилось и послѣ сліянія этого участка съ Западно-Сибирскимъ: въ 1900 г. дефицитъ по обѣимъ линіямъ достигъ 2.779.152 р. при вал. дох. въ 15.435.646 р. и расходѣ 18.214.798 р. [2]). Въ 1901 г. убытокъ опредѣлился въ 2.243.000 р. (доходъ=16.108.000, расходъ—18.351.000 руб. [3]).

Забайкальскій участокъ (Иркутскъ-Байкалъ 64 вер.) и Мысовая-Срѣтенскъ (1034 в.) открытъ былъ для движенія 1 іюля 1900 г., а его вѣтвь отъ Кайдалова до Нагадана—12 окт. 1901 г. (324 версты). Техническія условія сооруженія этого участка гораздо труднѣе предыдущихъ. Система постройки (строитель инж. А. Н. Пушечниковъ) и здѣсь принята упрощенная. Полотно и искусственныя сооруженія—на одинъ путь, уклоны не превышаютъ 0,0094 на прямыхъ частяхъ пути, кромѣ четырехъ горныхъ участковъ (на протяженіи около 63 верстъ), гдѣ допущены уклоны до 0,0174 и введены поддалкивающіе паровозы. Радіусы не примѣнялись менѣе 150 саж., ширина полотна 2,20 саж. для выемокъ и 2,35 саж. для насыпей допущены въ видѣ исключенія, общая же ширина 2,50—2,60 саж. На этой дорогѣ были сдѣланы уже сооруженія для приспособленія ихъ въ будущемъ къ пропуску до 14 паръ поѣздовъ въ сутки, мостовъ деревянныхъ сооружено 530, дерев. на каменныхъ опорахъ—659, желѣзныхъ 151, изъ нихъ 11 на кесонныхъ основаніяхъ, отъ 40 до 249 саж. длиною [4]). Стоимость дороги исчислена въ 69.738.436 р., по 63.630 руб. на версту [5]). Забайкальская дорога естественно даетъ пока крупные дефициты, что неизбѣжно при всякомъ еще не налаженномъ дѣлѣ. (Въ 1900 г. дефицитъ составилъ 831.898 р., въ 1901 г.—2.304.000 р.).

Наконецъ *Уссурійскій* участокъ былъ открытъ для движенія на линіяхъ Владивостокъ-Иманъ (388 в.) и Иманъ-Хабаровскъ (330 в.) въ 1897 г., а соединительная вѣтвь съ Восточной-Китайской ж. д. (Никольское-Гродеково, 91 верста)—1 янв. 1900 г., всего (съ вѣтвью

---

[1]) Свѣд. за 1900 г. ст. 19.

[2]) Ibid. стр. 73.

[3]) Пред. свѣд. за 1901 г. стр. 16—17.

[4]) Стат. сбор. м. п. с., вып. 68, стр. 20—21.

[5]) Свѣд. госуд. конт. 1900 г. стр. 19.

къ Амуру) 819 верстъ, строительный капиталъ которыхъ опредѣленъ въ 44.688.082 р., по 54.832 р. на версту [1]). Дорога убыточна, и ея дефициты въ 1897—1901 г.г. достигли цифры 6.182.000 р. [2]). О техническихъ условіяхъ сооруженія этого участка (строитель О. П. Вяземскій) извѣстно, что оно также упрощеннаго типа и разсчитано на небольшую пропускную способность (39 станцій), но условія мѣстности заставили кое-гдѣ произвести капитальные постройки, между прочимъ солидные жел. мосты черезъ р.р. Хоръ (160 саж.), Бикинъ (80 саж.), Иманъ (120 саж.), Уссури (120 саж.), Лефу (36 саж.), и др.

Такимъ образомъ, за исключеніемъ Кругобайкальскаго участка, вся Сибирская ж. д. была выстроена приблизительно въ теченіе 10 лѣтъ, протяженіемъ въ 5375 верстъ, что нельзя не признать вполнѣ успѣшнымъ, ибо и аналогичная съ Сибирской Канадская ж. дорога (4380 верстъ) потребовала для сооруженія также 10 лѣтняго срока. Сооруженіе Кругобайкальской ж. дороги откладывалось въ виду его техническихъ трудностей и дороговизны, и дорогу думали замѣнить съ успѣхомъ организаціей правильной переправы черезъ Байкалъ съ помощью пароходовъ-ледоколовъ. Однако организовать переправу надлежащимъ образомъ не сумѣли. Курьезно, что для гавани у ст. Мысовая выбрали мѣсто, гдѣ зимою ледъ достигаетъ такой толщины, какъ нигдѣ на Байкалѣ, а въ прочее время года входъ въ нее затрудненъ частыми бурями, въ виду чего пришлось устраивать новую пристань въ 25 верстахъ отъ Мысовой. Самый пароходъ-ледоколъ, знаменитый «Байкалъ», потерпѣлъ въ 1900 г. двѣ аваріи, вынудивъ его къ бездѣйствію въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, а переправа черезъ Байкалъ (съ помощью еще двухъ пароходовъ), разсчитанная на 3 пары поѣздовъ въ сутки, оказалась возможной только для 2 паръ, да и то въ лѣтніе мѣсяцы, а зимой, при невозможности бороться со льдами, пришлось организовать дорогую гужевую перевозку по льду вмѣсто переправы на ледоколахъ. Между тѣмъ на организацію переправы вмѣсто предположенныхъ первоначально 3 мил. руб. было издержано 6.470.000 р., и министерство путей сообщенія запросило еще 3.500.000 р. (итого 10 мил. руб. !) на пріобрѣтеніе другого парохода типа «Байкалъ» и дальнѣйшаго улучшенія пристаней [3]). Такая неудача съ организаціей переправы черезъ Байкалъ вынудила комитетъ Сибирской дороги признать сооруженіе Кругобайкальской линіи неотложнымъ, и

---

[1]) Свѣд. 1900 г. стр. 19.

[2]) Ibid. стр. 72—73, свѣд. за 1901 г. стр. 16—17.

[3]) Всепод. отч. госуд. контр. 1900 г. стр. 104—107.

*

къ нему приступили съ весны 1900 г., начавъ отъ ст. Мысовой до сел. Переемнаго, съ восточной стороны. Первый участокъ (44 версты) былъ открытъ для движенія къ 1901 г. Весною 1901 г. повелѣно было Высочайше приступить къ работамъ на всемъ протяженіи Кругобайкальскаго участка, т. е. отъ ст. Переемной до ст. Байкалъ (200 верстъ), и несомнѣнно въ ближайшемъ будущемъ дорога будетъ открыта для правильнаго движенія. Во что обойдется она пока опредѣлить невозможно, такъ какъ сооруженіе велось безъ утвержденной разсцѣночной вѣдомости, а для руководства начальнику работъ были преподаны лишь утвержденныя комитетомъ Сибирской ж. д. цѣны на главнѣйшія работы [1]).

Что касается до стоимости Сибирской ж. д. то она превзошла всѣ ожиданія и всѣ самыя смѣлыя предположенія. Стоимость *всей* Сибирской дороги съ вѣтвями отъ Екатеринбурга до Челябинска и отъ Перми до Котласа была исчислена первоначально въ 363¼ мил. руб., но уже въ 1899 году эта стоимость на самомъ дѣлѣ превысила 405½ мил. руб., между тѣмъ не было даже еще приступлено къ сооруженію Круго-Байкальской ж. д., да и остальные участки не были окончены и снабжены соотвѣтствующимъ подвижнымъ составомъ. Естественно, эта передержка обратила особое вниманіе Комитета Сибирской ж. дороги. Было образовано по Высочайшему повелѣнію особое совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Д. М. Сольскаго для выясненія причинъ перерасходовъ, а для выясненія на мѣстѣ тѣхъ вопросовъ, которые признало бы совѣщаніе нужнымъ изслѣдовать, была образована особая коммиссія подъ предсѣдательствомъ начальника управленія по сооруженію ж. дорогъ инженера Михайловскаго. Госуд. контроль съ своей стороны приступилъ къ выясненію причинъ перерасходовъ, опредѣливъ ихъ для Средне-Сибирскаго участка въ 15.630.500 р. (до 18% стоимости, исчисленной по первоначальнымъ разцѣнкамъ), по Забайкальскому участку въ 12.814.500 р. (19% такой же стоимости) и по Пермь-Котласской вѣтви—въ 2.303.500 р. (до 6% первоначальной разцѣнки). Причинами оказались, по мнѣнію контроля, несовершенство разцѣночныхъ вѣдомостей, зависѣвшихъ отъ неудовлетворительной разработки техническихъ проэктовъ и отъ недостаточной полноты предварительныхъ изысканій, далѣе наводненіе 1897 г. въ районѣ Забайкальской дороги, неурожай и эпидемія 1898 г. и другія стихійныя причины, наконецъ убытки отъ временнаго движенія, продленіе срока содержанія строительной администраціи и *нехозяйственность и нераспо-*

---

[1]) Отчетъ за 1901 г. стр. 84.

рядительность строителей. Послѣдняя причина поглотила только 4.200.500 руб. Госуд. контроль не могъ предотвратить перерасходовъ въ силу того, что чрезвычайные размѣры операціонныхъ авансовъ, достигавшихъ по отдѣльнымъ линіямъ до 3 мил. руб., давали возможность строительной администраціи дѣлать расходы изъ этихъ авансовъ на весьма крупныя суммы, а по существующимъ правиламъ расходы изъ авансовъ не подлежатъ предварительной повѣркѣ госуд. контроля [1]). Въ другихъ случаяхъ госуд. контроль вынужденъ былъ отказаться отъ предварительной ревизіи по существу производимыхъ строительныхъ операцій въ виду необходимости срочнаго закончанія укладки пути на нѣкоторыхъ вѣтвяхъ вслѣдствіе политическихъ осложненій на Востокѣ, вызвавшихъ усиленное передвиженіе войскъ. Въ этихъ случаяхъ строителямъ предоставлялись исключительныя права по части работъ и измѣненія условій договоровъ. Дѣло, конечно, не обошлось безъ растратъ, за одну изъ которыхъ начальникъ перваго строительнаго участка Кайдаловской вѣтви инж. Краевскій былъ отданъ подъ судъ [2]). Вообще провѣрка дѣйствій строительной администраціи была дѣломъ далеко не легкимъ: м-во путей сообщенія отсрочивало по 3—4 раза составленіе отчетовъ на отстроенныхъ уже участкахъ ж. дорогъ (Сѣв.-Уссурійскомъ, Пермь-Котласскомъ, Средне-Сибирскомъ), при чемъ опозданіе противъ первоначально установленныхъ сроковъ доходило до *трехъ* (!) лѣтъ. Госуд. контроль вынужденъ былъ поднять вопросъ объ ускореніи отчетныхъ работъ, заставлявшихъ *содержать строительную администрацію весьма долгое время послѣ окончанія построекъ и нести на этотъ предметъ значительные расходы* [3]). Къ 1 января 1902 г. Отчетъ по Средне-Сибирскому уч. былъ, наконецъ, составленъ но по другимъ участкамъ дана была новая отсрочка до 1 янв. 1903 г. съ продленіемъ на то же время дѣйствія штатовъ администраціи этихъ участковъ. Для побужденія же строителей къ ускоренію составленія отчетовъ было рѣшено на будущее время съ окончаніемъ дороги приравнивать оклады служащихъ къ окладамъ содержанія соотвѣтствующихъ должностей центральныхъ учрежденій министерства путей сообщенія, а выдача постояннаго суточно-разъѣздного довольствія была прекращено вовсе [4]).

Разумѣется, опредѣлить *теперь* сумму и причины перерасходовъ (противъ первоначальныхъ предположеній) на Сибирской ж.

---

[1]) Отч. за 1899 г. стр. 104—106.
[2]) Отч. 1900 г. стр. 102—103.
[3]) Ibid. стр. 107—108.
[4]) Отч. 1901 г. стр. 87—88.

д. не представляется возможнымъ. Комиссія г. Михайловскаго занятія по ревизіи постройки уже оконченныхъ линій завершила и представила на разсмотрѣніе особаго совѣщанія подъ предсѣдательствомъ гр. Сольскаго. Но дѣло, конечно, не въ однихъ только перерасходахъ, которые, такъ сказать, не имѣютъ оправдательныхъ документовъ. Дѣло въ *расточительности* при сдачѣ подрядныхъ работъ, при заказахъ рельсовъ, скрѣпленій и подвижнаго состава, при возведеніи сооруженій хозяйственнымъ способомъ и т. д. Расточительность можетъ быть сдѣлана неумѣлымъ строителемъ, изъ халатности, нераспорядительности, небреженія къ казенному интересу, но можетъ быть и дѣломъ *злоупотребленій*, объясняться особымъ соглашеніемъ съ подрядчиками и заводчиками о дѣлежѣ ими со строителями полученныхъ на подрядахъ и заказахъ барышей. Что дѣло велось ненормально, это признано, такъ сказать, оффиціально въ Комитетѣ Сибирской ж. д. Мы не можемъ, конечно, провѣрять строителей дороги, но констатировать нѣкоторые факты, бросающіеся въ глаза, очень легко. Первоначальная стоимость Сибирской дороги вмѣстѣ съ Кругобайкальской, съ Екатеринобургской вѣтвью и Амурской линіей была опредѣлена въ 339.399.434 р., по 46.175 р. на версту. Затѣмъ вмѣсто Амурской линіи начали строить Восточную-Китайскую, находя, что послѣдняя *обойдется гораздо дешевле* и *будетъ короче*. Въ *сороковомъ* засѣданіи Комитета Сибирской ж. д. (15 янв. 1903 г. [1]) общая дѣйствительная стоимость магистрали, протяженіемъ въ 5.628 верстъ (вмѣстѣ съ Кругобайкальской линіей, предположенной къ окончанію въ 1904 г.) была опредѣлена въ 384.604.743 р. Изъ этой суммы 61.110.367 р. составляетъ строительная стоимость З. Сибирской ж. д. (поверстная стоимость которой при длинѣ въ 1328 верстъ равняется 38.487 р.), стоимость Средне-Сибирской ж. д.—101.481.382 р. (1715 в., по 59.173 р. на версту),—вѣтви отъ ст. Тайга до Томска—2.573.198 р. (89 верстъ, по 28.912 р. на версту), вѣтви отъ Иркутска къ Байкалу—3.171.555 р. (64 вер., по 49.555 р. верста),—Забайкальской линіи—79.942.702 р. (1036 верстъ по 77.170 р. верста), соединительной вѣтви отъ этой послѣдней линіи до Китайской границы—31.564.349 р. (324 версты, по 97.421 р. на версту),--вѣтви отъ Китайской границы къ Уссурійской ж. д.—8.113.987 р. (110 вер., по 73.764 р. на версту), Уссурійской линіи—46.267.088 р. (717 верстъ, по 64.529 р. на версту),—Кругобайкальской линіи 53.625.745 р. (244 версты, по 219.777 р. на версту) и паровой переправы черезъ Байкалъ—6.744.340 р. (?), всего по 68.337 р. на версту. Со стоимостью

[1]) *Новое время* 4 февр. 1903 г. № 9670.

Екатеринбургъ-Челябинской вѣтви (225 верстъ) въ 6.535.258 р. вся стоимость дороги, первоначально исчисленная въ 339.399.400 р. по 46.175 р. на версту, обошлась въ 391.140.000 р., по 66.816 р. *безъ Амурской линіи*. Но это не все. Сверхъ затраченной выше суммы Комитетъ Сибирской ж. д. ассигновалъ 94.320.660 р. на усиленіе пропускной и провозной способности Сибирской дороги, необходимость котораго выяснилась еще въ 1898 г. вслѣдствіе быстраго развитія пассажирскаго и грузового движенія, значительно превысившаго первоначальнаго предположенія. Всѣ эти данныя, конечно, еще *не окончательныя*, такъ какъ отчеты по постройкѣ Великой Сибирской ж. д. еще не готовы и точно стоимость ея опредѣлить пока не возможно. Въ 1901 г. по случаю сомкнутія рельсовъ на всей линіи (кромѣ Кругобайкальской) м-во ф-овъ[1]) опредѣляло стоимость Сибирской и Восточно-Китайской дороги *вчернѣ* въ 780.000.000 р., всего 7792 верстъ, на версту около 100.000 руб. Изъ этой суммы въ то время 250 мил. руб. было ассигновано на Китайскую дорогу, на долю Сибирской оставалось, такимъ образомъ 530.000.000 р. или на 5370 верстъ—также около 100.000 р. на версту. Такую цѣну нельзя не признать чрезвычайно высокою, особенно если принять во вниманіе, что дорога до сихъ поръ не окончена, снабжена ничтожнымъ пока подвижнымъ составомъ (въ 1899 г.—751 паровозъ, 548 пассажирскихъ, 33 почтовыхъ, 38 багажныхъ и 7744 товарныхъ вагоновъ [2]) и совершенно упрощеннаго типа (изъ 45 верстъ мостовъ только 9 верстъ желѣзныхъ). Легковѣсные рельсы и шпалы, огромные уклоны, деревянныя постройки, тонкій балластъ и т. д. Никакихъ особыхъ трудностей при сооруженіи дороги не представлялось (по почти единогласному признанію иностранныхъ инженеровъ, посѣтившихъ Сибирскую дорогу, наши строители не преодолѣвали, а обходили эти трудности, вслѣдствіе чего дорога необыкновенно извилиста), для избѣжанія нѣкоторыхъ изъ таковыхъ часть пути была замѣнена постройками на чужой территоріи, которая такъ и не была оккупирована. Между тѣмъ ни одна изъ нашихъ дорогъ, сооружавшихся казною или частными обществами, не обходилась такъ дорого даже при неразвитомъ еще у насъ техническомъ опытѣ, при злоупотребленіяхъ концессіонеровъ. Николаевская дорога стоила также очень дорого (болѣе 100.000 р. верста, а при другихъ исчисленіяхъ, включая проценты на строительный капиталъ и передержки, болѣе 200.000 руб. верста), но надо же вспомнить, въ какое время строилась эта дорога, что стоили тогда рельсы, подвижный составъ! Дорога была выстроена велико-

---

[1]) Вѣст. фин. 1901 г. № 45. Въ 1902 г.—956 паровозовъ, 1205 пас. вагоновъ 11437 товарныхъ (Стат. сбор., в. 68, табл. III).

[2]) Ibid. стр. 249.

лѣпно, до сихъ поръ остается одной изъ лучшихъ въ цѣломъ мірѣ, строилась сразу въ два пути, по прямой линіи, на толстомъ балластѣ, почти безъ уклоновъ, снабжена большимъ подвижнымъ составомъ, съ прекрасными (по времени) станціонными зданіями и платформами. Дешевле Сибирской обошлись также невозможно дорогія линіи Главныхъ Обществъ (Спб.-Варшавская по 100.000.000 р. верста, Нижегородская—по 88.000.000р. верста), и какъ ни плохо (сравнительно) онѣ были построены, но сравнивать эту постройку по качеству съ Сибирской совершенно не приходится. Казенныя линіи, сооружаемыя при очень трудныхъ условіяхъ, въ новѣйшее время обходились и вовсе не такъ дорого. Выше приведены данныя о стоимости Самаро-Златоустовской (60.000 р. верста) и Екатеринбурго-Тюменской (42.800 р. верста) ж. д., цѣны которыхъ легли въ основаніе расцѣнокъ и Сибирской ж. д., Средне-Азіатская дорога, проложенная среди сыпучихъ песковъ, обошлась со всѣми новѣйшими дополнительными работами въ 51.380 руб. верста [1]). Еще дешевле обходилось сооруженіе новѣйшихъ частныхъ дорогъ *упрощеннаго* типа: Московско-Казанская по 35.156 руб. верста, дороги Моск.-Кур.-Воронеж. о-ва по 70.186 руб., Балашовская по 52.964 руб., Тихорѣцкая по 58.000 руб. верста, дороги Рыбинскаго о-ва по 61.500 руб. верстъ. Между тѣмъ при проведеніи этихъ дорогъ дов. крупный расходъ составляло отчужденіе необходимыхъ земель, тогда какъ въ Сибири таковое было произведено даромъ (казенная земля). Далѣе частныя общества за время до открытія движенія по вновь строющимся линіямъ включали въ *строительный* капиталъ также проценты по займамъ заключеннымъ для этой постройки, для Сибирской дороги такого начисленія сдѣлано не было. Конечно, при прокладкѣ Сибирской дороги, часто въ пустынной мѣстности, въ ускоренные сроки, при трудности доставки матеріаловъ и рабочихъ, нужна была недюжинная энергія и не совсѣмъ заурядное искусство. Нельзя въ самомъ дѣлѣ забывать, это пришлось въ сравнительно короткій срокъ соорудить 5300 верстъ, что одновременно количество служащихъ на дорогѣ доходило до 6000, а рабочихъ до 70000 человѣкъ, что земляныхъ работъ было исполнено 10 мил. кубовъ, песку для балласта доставлено 800.000 пудовъ, камня и кирпича 100.000.000 пудовъ, цемента 6.500.000 пудовъ, что сооружено однихъ мостовъ 45 верстъ, изъ нихъ 9 верстъ желѣзныхъ, на которые пошло 3.500.000 пуд. желѣза, рельсовъ и скрѣпленій пошло болѣе 20.000.000 пудовъ, шпалъ 9.000.000 штукъ, лѣсу использовано 40.000 десятинъ, площадь

---

[1]) Свѣд. госуд. контр. 1900 г. стр. 19.

зданій составляетъ 70.000 кв. саж. [1]). Цифры, конечно, грандіозныя, дорога въ самомъ дѣлѣ была сооружена въ сравнительно короткій срокъ, но соблюденіе экономіи также не должно было при этой постройкѣ играть послѣднюю роль. Не надо еще забывать, въ какой моментъ производилось сооруженіе: въ моментъ слѣдовавшаго одинъ за однимъ неурожаевъ, когда балансъ нашъ сводился единственно съ помощью все новыхъ и новыхъ заграничныхъ займовъ, когда каждый, можно сказать, народный грошъ былъ на счету. Строители многаго не предвидѣли, иное опредѣлили ошибочно, на многомъ безъ всякой надобности переплатили. Такъ категорически м-во путей сообщенія утверждало, что 18 фунтовые рельсы на 12 шпалахъ (въ 28 футовъ) вполнѣ удовлетворяютъ назначенію и обезпечиваютъ правильное пассажирское и товарное движеніе. На самомъ дѣлѣ оказалось, что быстрота пассажирскихъ поѣздовъ должна при такихъ рельсахъ ограничиться maximum 20 верстами, а товарныхъ 12 верстами въ часъ, что даже для подъѣздного пути, сколько нибудь бойкаго, не много, а не только для великаго Сибирскаго пути, соединяющаго Европу съ Крайнимъ Востокомъ Азіи. Вообще же путь былъ приспособленъ къ пропуску только трехъ паръ поѣздовъ въ сутки maximum (изъ нихъ одинъ товаро-пассажирскій), слѣдовательно, разсчитывали на самое ничтожное движеніе (сначала предполагали только $1^1/_2$ пары поѣздовъ въ сутки). Между тѣмъ движеніе оказалось весьма серьезнымъ: въ 1899 г. по Сибирской дорогѣ было перевезено 1.019.832 пассажира и 89.358.625 пуд. разныхъ товаровъ, по Уссурійской—398.468 пассажировъ и 62.961.333 пуда товаровъ и эти цифры имѣли постоянную тенденцію къ возрастанію, что вполнѣ и понятно: Сибирь страна богатая и способна дать множество разнообразныхъ мѣстныхъ грузовъ, но сверхъ того она и транзитная дорога для перевозки болѣе дорогихъ товаровъ, выдерживающихъ дорогіе сравнительно съ морскими желѣзнодорожные тарифы, не говоря уже о перевозкѣ пассажировъ и почты. Съ самого начала у насъ мечтали объ особой роли Сибирской дороги, какъ звена между Западной Европой и Крайнимъ Востокомъ, а между тѣмъ клали такіе рельсы, пускать по которымъ скорые поѣзда немыслимы. Чуткій Комитетъ сибирской дороги понялъ, конечно, послѣ первыхъ же опытовъ ошибку строителей и распорядился о замѣнѣ легковѣсныхъ рельсовъ тяжелыми и о приспособленіи вообще пути къ пропуску скорыхъ поѣздовъ (хотя бы на первое время верстъ 35 въ часъ, съ тѣмъ чтобы впослѣдствіи довести скорость и до 60 верстъ въ часъ), но сколько было потрачено денегъ на прі-

---

[1]) Правит. вѣстн. 1902 г. № 108.

обрѣтеніе легковѣсныхъ рельсовъ, доставку ихъ на мѣсто и укладку. Теперь идетъ спѣшная замѣна ихъ тяжеловѣсными (окончиться должна къ 1904 г.) рельсами, которые опять таки надо доставлять и укладывать, часто перемѣняя шпалы, улучшая полотно (выпрямленіемъ и подсыпкой баласта), что требуетъ времени и денегъ. Строители утѣшаютъ общество, что легковѣсные рельсы не пропадутъ (20 мил. пудовъ!), что ихъ можно употребить на подъѣздные пути въ Европейской Россіи (не для того ли такъ охотно и разрѣшались общества для постройки этихъ путей, чтобы сбыть имъ ненужные «сибирскіе» рельсы?), но по какой цѣнѣ сбыть? За рельсы вѣдь управленіе Сибирской дороги платило въ среднемъ не менѣе 1 р. 50 к. за пудъ (часто гораздо болѣе), а красная цѣна рельсамъ на нашихъ заводахъ (если, конечно, платить нормальныя а не вздутыя цѣны)—85 к. пудъ (заграницей цѣна рельсамъ не дороже 50—60 к. пудъ). Что же можно дать за подержаные рельсы? А стоимость доставки рельсовъ въ Сибирь и обратно? Всего лучше было бы, конечно, эти рельсы употребить на сооруженіе подъѣздныхъ путей къ самой Сибирской ж. д., но на сооруженіе таковыхъ въ количествѣ нѣсколькихъ тысячъ верстъ въ настоящее время денегъ совершенно нѣтъ, а заключать съ этой цѣлью займы не имѣетъ смысла, такъ какъ Сибирская дорога бездоходная, и въ сколько нибудь близкомъ будущемъ не дастъ средствъ для оплаты затраченныхъ на ея сооруженіе капиталовъ. Понятно, что подобныя ошибки, какъ сооруженіе пути, неприспособленнаго къ большому и скорому движенію, вынуждающее затѣмъ къ немедленной перестройкѣ пути, неудачная организація переправы черезъ Байкалъ вмѣсто быстраго сооруженія Кругобайкальской ж. д. часто неудачный выборъ мѣстности для проведенія дороги (напр. по болотамъ), ведущій къ многочисленнымъ непрестаннымъ передѣлкамъ, переплата на строительномъ матеріалѣ и подвижномъ составѣ [1]) чрезвычайно удорожили сооруженіе.

---

[1]) При казенныхъ заказахъ паровозовъ и вагоновъ было переплочены несомнѣнно весьма крупныя суммы. Платили такъ дорого, какъ и вообще за всѣ ж. д. принадлежности, что рельсопрокатные, вагоностроительные и паровозостроительные заводы росли, какъ грибы, одинъ другого больше, съ огромными фиктивными капиталами и съ надеждами на чрезвычайные барыши. Оборудованы были заводы дорого и плохо, снабжены посредственными служащими съ фантастическими по своей величинѣ окладами жалованья. Естественно, что за все приходилось расплачиваться казнѣ, назначая двойныя цѣны. Когда подъ вліяніемъ конкуренціи цѣны на рельсы упали до 1 р. 18 к., товарныхъ вагоновъ до 1.100 р., пассажирскихъ до 11.190 р., была учреждена особая коммиссія для разсмотрѣнія подъ вліяніемъ важнѣйшихъ заводчиковъ вопроса о повышеніи цѣнъ: рѣшено было цѣны на рельсы повысить до 1 р. 25 к., товарныхъ вагоновъ до 1.150 р., пассажирскихъ до 12.800—18.000 р. не смотря на энергическіе протесты госуд. контроля. Казна на этомъ повышеніи цѣнъ потеряла многіе милліоны, собранные съ голодающаго населенія. М-во путей сообщенія систематически (съ одобренія м-ва ф-овъ) обходило заказами *казенные* заводы (!), не смотря на болѣе добросовѣстное исполненіе ими заказовъ и по болѣе дешевымъ цѣнамъ.

Конечно, ужъ очень пессимистически на дѣло смотрѣть не приходится и это тѣмъ болѣе, что приведенныя м-омъ ф-овъ и комитетомъ м-овъ данныя о постройкѣ *Сибирской* ж. д., на основаніи которыхъ опредѣлена нами чрезмѣрно высокая стоимость дороги, подлежатъ *сомнѣнію*. Именно дана цифра 780 мил. р., какъ цѣна сооруженія и собственно Сибирской и *Манчжурской* ж. д., но по недавно (въ февралѣ 1903 г.) опубликованнымъ комитетомъ Сибирской ж. д. даннымъ оказывается, что собственно на Сибирскую дорогу (включая *Кругобайкальскую*, оставленную, при опредѣленіи стоимости въ 780 мил. руб., въ сторонѣ) назначено и предполагается истратить всего 384.604.740+94.320.660 р.=478.925.400 р. со всѣми *улучшеніями* и за 5.628 верстъ (а не за 5300 вер.) при чемъ одна Кругобайкальская линія должна обойтись свыше 53 мил. р. Итакъ (если выключить стоимость этой Кругобайкальской дороги), то свыше 354 мил. р. окажется истраченнымъ на *Манчжурскую* дорогу, цифра приблизительно совпадающая съ данной нами выше (365 мил. р.), свыше 152.000 руб. верста. Вотъ *общую* то цифру всѣхъ расходовъ—въ 365 мил.+479 мил. р.=844 мил. руб. и приходится принять для сравненія съ тѣми 339 мил. руб., въ которыхъ первоначально дорога была исчислена, включая стоимость Кругобойкальской, Екатеринбургъ-Челябинской и *Амурской*, замѣненной Манчжурской въ виду того, что послѣдняя должна обойтись дешевле. Итого (съ Екатеринбургъ-Челябинскомъ уч., стоившимъ до 6½ м. р.) стоимость всего пути обошлась въ 850 мил. руб. приблизительно, болѣе предположенной на *511* мил. руб., или на 150,8%! Чрезвычайно характерно, что собственно Сибирская дорога обошлась приблизительно въ 85 т. руб. верста, со всѣми уже улучшеніями, при доровизнѣ рабочихъ рукъ, при необходимости пріобрѣтать подвижной составъ, рельсы и скрѣпленія—русскаго производства по нарочито повышеннымъ цѣнамъ, при передѣлкахъ дороги съ упрощеннаго типа на обыкновенный и при чрезвычайныхъ техническихъ трудностяхъ Кругобайкальской дороги, стоимость коей превышаетъ 217 т. руб. на версту. Манчжурская же дорога при дешевизнѣ рабочихъ-китайцевъ, при ввозѣ въ значит. размѣрахъ принадлежностей изъ Америки (безпошлинно) по дешевымъ цѣнамъ, при отсутствіи всякихъ техническихъ трудностей, при качествѣ дороги несравненно худшемъ, нежели Сибирская, обошлась дороже Сибирской на 67.000 р. верста или почти на 80%. Но разница та, что Сибирскую дорогу строило м-во путей сообщенія (съ помощью русскихъ инженеровъ) при наблюденіи госуд. контроля и Сибирскаго Комитета, а Манчжурская—частнымъ обществамъ (при помощи польскихъ инженеровъ) и подъ контролемъ м-ва ф-овъ. Лучшаго аргумента въ пользу ка-

зеннаго строительства передъ частнымъ трудно и придумать. М-ръ ф-овъ въ своемъ запоздавшемъ извлеченіи изъ всепод. доклада о поѣздкѣ на Дальній Востокъ утверждаетъ, что, если и были злоупотребленія при постройкѣ Манчжурской дороги, то только со стороны низшихъ агентовъ, и при томъ на *ничтожныя суммы*. Не смѣемъ не вѣрить столь компетентному мнѣнію, хотя оно должно бы быть результатомъ не личной поѣздки на Востокъ, когда все дѣло обозрѣвалось изъ окна вагона, такъ сказать à vol d'oiseau. а результатомъ *провѣрки* пока несуществующихъ еще отчетовъ по постройкѣ дороги, но, если не было злоупотребленій или если они были на *незначительныя* суммы (впрочемъ совокупность и «ничтожныхъ» суммъ можетъ быть весьма велика), то какимъ же образомъ верста дороги обошлась въ 150.000 р., въ цѣну совершенно *невѣроятную?* Значитъ ли это, что строители оказались людьми неумѣлыми [1]), и взявшимися не за свое дѣло? И куда же вообще исчезли деньги, если они и расхищены не были, и въ постройку не обращены?

Во всякомъ случаѣ, хотя и очень дорого, и съ большими ошибками, но необходимая для Россіи дорога была сооружена въ относительно очень короткій срокъ. Исполнена задача чрезвычайной важности. Въ чемъ значеніе Сибирской дороги? Прежде всего оно весьма велико въ стратегическомъ отношеніи. Правда, извѣстный англійскій инженеръ Барри, надѣлавшій шуму своими статьями о Сибирской жел. дор. въ аллармистской *Daily Mail*, совершенно отрицаетъ возможность пользованія Сибирской дороги для подвоза войскъ въ сколько-нибудь большомъ количествѣ, но его мнѣніе недостаточно авторитетно: при разумно разсчитанномъ планѣ мобилизаціи даже и плохую дорогу не такъ уже трудно утилизировать съ военными цѣлями. Безъ сильныхъ гарнизоновъ въ Манчжуріи и портахъ Тихаго Океана, какъ и безъ сильной эскадры въ томъ же океанѣ оборона нашихъ границъ отъ возможныхъ нападеній со стороны Китая, Японіи или Англіи обойтись, конечно, не

---

[1]) М-ръ ф-овъ признаетъ, что онъ замѣтилъ на дорогѣ *много недостатковъ* даже мимоходомъ. Сколько же ихъ оказалось бы при *внимательномъ* разсмотрѣніи?! Впрочемъ м-ръ ф-въ въ то же время и хвалитъ строителей дороги, подчеркивая, что ея качества *выше* качества Сибирской, но ни однимъ словомъ ни обмолвившись, что Манчжурская дорога на 80% дороже обошлась Сибирской. Такъ указывается, что горные участки Китайской дороги устроены съ предѣльными уклонами въ 0,015 на прямой, а кривыя допущены съ радіусомъ въ 200 саж. и только въ исключит. случаяхъ въ 120 саж., тогда какъ на Сибирской д. есть участки съ уклонами до 0,0174 и часто встрѣчается радіусъ закругленій въ 120 саж. Равнинные участки одни съ предѣльными уклонами въ 0,008 при радіусѣ кривыхъ 300 саж. и другіе съ предѣльнымъ уклономъ въ 0,006. Большихъ мостовъ (свыше 100 саж.)—14, изъ которыхъ Сунгарійскій въ 445 саж., есть тоннель въ 1450 саж. Нормальная ширина полотна устроена въ 2,60, а не въ 2,20—2,35 какъ на Сибирской дор., рельсы 24 фунтовыя, гражданскихъ сооруженій *предположено* по 45 кв. саж. на версту пути (противъ 4—6 саж. въ Сибири и 15—18 в. Европ. Россіи), путь еще незабаллластированъ.

можетъ, но имѣть позади этихъ гарнизоновъ желѣзнодорожный путь настоятельно необходимо. Его сооруженіе совпало съ Китайско-Японской войной и возстаніемъ боксеровъ, и правительство наше спѣшило окончаніемъ постройки главнымъ образомъ въ цѣляхъ обороны страны, не жалѣя никакихъ расходовъ. Постройка все-таки нѣсколько запоздала о чемъ нельзя не пожалѣть, какъ нельзя не пожалѣть, что наши дѣйствія въ Манчжуріи были столь нерѣшительны. Мы даже отдали англичанамъ *безъ всякаго вознагражденія* Шанхайгуаньскую ж. д., разрушенную китайцами и нами на свой счетъ возстановленную, хотя эта дорога къ Пекину и является необходимымъ дополненіемъ къ нашей Восточно-Китайской. Но безъ Сибирской дороги положеніе наше было бы гораздо хуже и даже не могло бы быть рѣчи о безопасности нашей азіатской границы.

Что касается до торговаго значенія дороги, то оно, главнымъ образомъ, только мѣстное, вопреки радужнымъ надеждамъ, неоднократно высказывавшимся въ нашей печати. Международное значеніе дороги весьма не велико: перевозка пассажировъ, почты, дорогихъ грузовъ (въ родѣ чая и шелка),—этимъ дорогѣ придется ограничиться. Между тѣмъ по существующимъ конвенціямъ перевозка иностранной почты — даровая, а по дѣйствующему у насъ пассажирскому тарифу—отъ Москвы до Портъ-Артура переѣздъ стоитъ дешевле, чѣмъ изъ Лондона до Москвы. Слѣдовательно, служа транзитной дорогой между Западомъ и Востокомъ, Великій Сибирскій путь долженъ былъ бы работать безвозмездно для иностранцевъ, съ огромными приплатами отъ русской казны. Мы видѣли, что въ первые годы дорога не давала даже дохода, достаточнаго для покрытія расходовъ эксплоатаціи, при чемъ убыточна была не перевозка товаровъ, а именно перевозка пассажировъ. Въ виду этого м-во ф-овъ озаботилось пересмотромъ пассажирскаго тарифа спеціально въ цѣляхъ повышенія провозной платы по Сибирской дорогѣ въ извѣстномъ соотвѣтствіи со стоимостью морскаго путешествія съ Западной Европы на Крайній Востокъ и приступило къ переговорамъ относительно вознагражденія за перевозку иностранной почты. Въ самомъ дѣлѣ, для того чтобъ обслуживать надлежащимъ образомъ пассажирское и почтовое скорое движеніе, дорога должна понести огромные расходы, прежде всего на укладку тяжелыхъ рельсовъ, а затѣмъ на пріобрѣтеніе дорогихъ пассажирскихъ и почтовыхъ вагоновъ, соотвѣтствующихъ сильныхъ паровозовъ, увеличеніе служебнаго персонала, увеличеніе числа разъѣздовъ и станцій и т. д. Скорые поѣзда будутъ мѣшать также усиленному товарному движенію. Было бы въ высшей степени странно и нелѣпо, еслибы связанные съ этими улучшеніями расходы казна понесла

въ пользу иностранцевъ совершенно безвозмездно [1]). Между тѣмъ на м-во ф-въ по поводу пересмотра тарифовъ посыпались со всѣхъ сторонъ сильныя нападки. Мы думаемъ, что увеличенный тарифъ слѣдуетъ установить именно для экспрессовъ, для обыкновенныхъ же товаро-пассажирскихъ поѣздовъ оставить нынѣшній дифференціальный тарифъ, ибо этими послѣдними поѣздами могли бы пользоваться менѣе состоятельные и менѣе требовательные пассажиры, нежели пассажиры курьерскихъ поѣздовъ,—преимущественно русскіе люди, для которыхъ высокіе тарифы затруднятъ движеніе.

Мѣстныхъ грузовъ Сибирь можетъ дать множество, въ томъ числѣ для экспорта заграницу, особенно если осуществить нѣкоторые подъѣздные пути и желѣзнодорожныя вѣтви крупнаго протяженія (Проэктируются линіи 1) Ташкентъ-Вѣрный-Семипалатинскъ-Томскъ, 2) Самаровъ при сліяніи Оби съ Иртышомъ къ Бѣлковской губ., 3) Якутскъ-Аянъ на Охотскомъ морѣ и 4) Срѣтенскъ-Благовѣщенскъ). Такихъ грузовъ можно ожидать уже теперь въ размѣрѣ до 200 мил. пудовъ ежегодно, и число это въ ближайшемъ будущемъ должно возрастать. Высчитываютъ, что при перевозкѣ 370 мил. пудовъ грузовъ доходы дороги при дѣйствующихъ тарифахъ будутъ покрывать издержки эксплоатаціи, а при перевозкѣ до 600 мил. пудовъ будетъ выработанъ доходъ и для оплаты затраченнаго на Сибирскую и В. Китайскую дороги капитала (считается по $4^1/_2$% съ 780 мил. руб.), но соглашаются, что такой моментъ наступитъ не скоро [2]). Во всякомъ случаѣ Сибирь оживилась подъ вліяніемъ рельсоваго пути, ее пронизавшаго, и главное значеніе Сибирской дороги именно и заключается въ этомъ оживленіи и въ возможности колонизаціи Сибири русскими переселенцами. Комитетъ Сибирской дороги, руководимый благожелательной волей своего Августѣйшаго предсѣдателя, обратилъ на этотъ предметъ особое и серьезное вниманіе. Канцелярія комитета министровъ и переселенческое управленіе распространило въ сотняхъ тысячахъ экземпляровъ дешевыя брошюры о Сибири и условіяхъ переселеній, что было давно и настоятельно необходимо въ виду стремленія крестьянъ въ Сибирь и полнаго незнакомства ихъ съ этой областью. Переселеніе безъ предварительной посылки выбранныхъ переселенцами ходоковъ было воспрещено, переселяю-

---

[1]) Переѣздъ изъ Лондона въ Шанхай требуетъ $30^1/_2$ сутокъ (черезъ Америку), черезъ Сибирь—18 сутокъ, изъ Гамбурга въ Шанхай на пароходѣ $36^1/_2$ сутокъ, черезъ Сибирь—17 сутокъ. Переѣздъ изъ Лондона въ Шанхай стоитъ: черезъ Америку 650—900 р., черезъ Сибирскую дорогу 130—319 р. (въ зависимости отъ класса), при чемъ изъ стоимости 319 р. за первый классъ отъ Москвы до Владивостока 114 р., отъ Лондона до Москвы 125 р. и отъ Владивостока до Шанхая 80 р. (Путевод. по Сибирской ж. д., стр. 84).

[2]) Вѣстн. фин. 1901 г. № 45 стр. 249.

щимся же съ соблюденіемъ всѣхъ законныхъ условій былъ представленъ цѣлый рядъ льготъ: понижена плата за перевозку до 25% стоимости проѣзда въ третьемъ классѣ, учрежденъ санитарный надзоръ за переселенцами въ поѣздахъ и на пароходахъ, организована продовольственная и врачебная помощь по линіи Сибирской дороги (теплые бараки, больницы, столовыя въ пунктахъ слѣдованія переселенцевъ), приведены въ извѣстность свободные запасы пригодныхъ для колонизаціи земель, заготовлены переселенческіе участки, даны средства для выдачи небольшихъ ссудъ для обсѣмененія и домообзаведенія, устроенъ складъ лѣсныхъ матеріаловъ и сельскохозяйственныхъ орудій, сооружено 190 церквей и 184 школы и т. д. [1]). Когда обратились къ организаціи переселеній, то не безъ удивленія многіе узнали, что въ Сибири, считающейся страдающей отъ изобилія свободныхъ земель, такихъ свободныхъ земель почти нѣтъ — годныхъ для поселенія. Поэтому оказалось необходимымъ произвести очень крупныя работы въ цѣляхъ приспособленія негодныхъ земель къ заселенію колонистами. Съ этой цѣлью въ огромной Ишимской степи пришлось производить обводнительныя работы (сооружено болѣе 1000 колодцевъ), а въ Барабинской степи — осушительныя (свыше 650 верстъ осушительныхъ каналовъ). У кочующихъ киргизовъ въ Степной области было обнаружено спеціальнымъ хозяйственно-статистическимъ изслѣдованіемъ до 10 мил. дес. «избыточныхъ» земель, которыя и было рѣшено приспособить для переселенцевъ. Вообще съ 1893 г. по 1899 г. обращено было въ переселенческіе участки до 7 мил. дес. казенныхъ земель, преимущественно въ Тобольской и Томской губерніяхъ и въ Акмолинской области. Неудивительно, что число переселенцевъ съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе возрастало и достигло въ 1893 —1899 г. 971.000 душъ обоего пола по Сибирской дорогѣ и 25.000 — на судахъ добровольнаго флота въ Уссурійскій край. — Этимъ переселенцамъ роздано до 5 мил. дес. земли [2]). Особенныя льготы были предоставлены для переселяющихся на Амуръ казаковъ, изъ которыхъ было образовано Заамурское казачье войско, обязанное охранять нашу окраину отъ возможнаго вражескаго нападенія. Разрѣшено было (мѣстной администраціей) переселеніе и въ Манчжурію, но съ освобожденіемъ ея отъ русскихъ войскъ, наврядъ ли положеніе переселенцевъ можно считать безопаснымъ: ихъ толпа, по газетнымъ свѣдѣніямъ, бѣжитъ обратно въ Россію.

Другія вспомогательныя предпріятія при Сибирской дорогѣ также имѣли успѣхъ. Были произведены изслѣдованія Сибирскихъ гор-

---

[1]) По даннымъ к-та Сиб. ж. дор.
[2]) Великая Сибирская дорога стр. 11—14.

ныхъ богатствъ, обнаружены залежи каменнаго угля, желѣза и мѣдной руды, нефрита, золота (на С. Западномъ побережьѣ Охотскаго моря). Богатѣйшія мѣсторожденія золота находятся въ Манчжуріи, но разработка ихъ теперь, къ сожалѣнію, затруднена, хотя Желтугинскіе знаменитые пріиски, кажется, разрабатываются. Вообще въ этомъ направленіи предстоитъ сдѣлать еще очень много, какъ много предстоитъ сдѣлать для развитія Сибири и въ другихъ направленіяхъ. Желательно однако, чтобы больше дѣйствовала частная иниціатива, а не казенная опека съ огромными затратами капиталовъ, извлеченныхъ изъ рукъ населенія Европейской Россіи, стонущаго подъ игомъ длительнаго экономическаго кризиса. На Крайнемъ Востокѣ буквально сорятъ деньгами, устраивая на пустынныхъ берегахъ будущіе огромные коммерческіе города, которые по общему отзыву мѣстныхъ людей не имѣютъ никакой будущности. Таковъ городъ Дальній, плохой портъ, для развитія котораго умаляютъ торговое значеніе Портъ Артура, но который не въ силахъ соперничать съ сосѣднимъ китайскимъ Инкоу. А между тѣмъ на него истрачено 19 мил. руб., и м-ръ ф-овъ обѣщаетъ, что эта сумма еще *значительно возрастетъ*. Желательно, чтобы положенъ былъ, наконецъ, предѣлъ подобной расточительности, гибельной для внутренней Россіи. Вообще желательно возможно меньше заботъ о китайскихъ интересахъ и возможно больше о своихъ собственныхъ. Мы еще не успѣли воспользоваться нашими дорогами, а иностранцы уже наводнили Манджурію и Восточную Сибирь своими товарами, быстро вытѣсняя русскіе. Мы же пока никакихъ выгодъ отъ своихъ грандіозныхъ предпріятій не извлекли и только понесли и несемъ расходы на устройство и содержаніе путей сообщенія и охрану безопасности въ этой изобилующей бродячими разбойничьими шайками странѣ. Присоединеніе Манджуріи къ Россіи—единственный выходъ изъ этого ненормальнаго положенія вещей. Во что обошлись вспомогательныя предпріятія Сибирской дороги? Было, по даннымъ к-та Сибирской жел. д. израсходовано всего и ассигновано на этотъ предметъ—30.646.582 руб., изъ нихъ 2.949.632 руб. на оказаніе переселенцамъ медицинской помощи, 4.388.693 руб. на образованіе поселенческихъ участковъ (всего 9.301.351 дес.), 12.301.811 р. на выдачу ссудъ переселенцамъ, 413.000 р. на основный капиталъ складовъ земледѣльческихъ орудій (продано послѣднихъ переселенцамъ на 3.651.400 р.), 140.000 р. на заготовку лѣсныхъ матеріаловъ для переселенцевъ, 1.658.943 р. на церкви и школы (собрано на частныя пожертвованія),—всего собственно на переселенческое дѣло около 22 мил. р. Остальная сумма была употреблена—на производство съемокъ вдоль

Сибирской дороги, на производство геологическихъ изслѣдованій вдоль Сибирской дороги (около 910.000 р.), на развитіе золотопромышленности (до 1.575.000 р.), на составленіе описанія Амурской области, на усиленіе мѣстныхъ установленій Сибири, на производство разныхъ астрономическихъ и топографическихъ работъ, на заселеніе казаками пограничной полосы приамурскаго края, на проведеніе нѣкоторыхъ колесныхъ подъѣздныхъ путей, на изслѣдованіе Байкала (352.000 р.), на изслѣдованіе Уссурійскаго края и Амурской области и проч. На непредвидѣнные расходы было въ 1893—1901 г. издержано 3.010.373 р., изъ которыхъ, конечно, извѣстная доля поступила и на переселенческое дѣло. Наконецъ на улучшеніе судоходства по Чулымѣ, Ангарѣ, Амуру, Шилкѣ и Уссури, на заведеніе на этихъ рѣкахъ казенныхъ пароходовъ и устройство коммерческаго порта во Владивостокѣ израсходовано и ассигновано до 10.391.000 р. Во всякомъ случаѣ сравнительно съ издержками по сооруженію самой дороги суммы, ассигнованныя на вспомогательныя предпріятія, совершенно незначительны; большая часть ихъ использована вполнѣ производительно и съ достаточной осмотрительностью [1]). По отчетамъ госуд. контроля до сихъ поръ (въ 1892—1901 г.г.) издержано на сооруженіе Сибирской дороги 303.372.190 р., на вспомогательныя предпріятія — 24.817.347 руб., изъ коихъ 14.287.770 р. на переселенческое дѣло, ассигновано въ 1902—1903 г.г. на сооруженіе 31.989.240 р., на вспомогат. предпріятія 6.756.432 р. [2]).

Мы посвятили обзору сооруженія Великаго Сибирскаго пути нѣсколько болѣе мѣста, нежели другимъ сооружавшимся одновременно дорогамъ, и это понятно, такъ какъ Сибирская дорога—одно изъ самыхъ значительныхъ нашихъ культурныхъ завоеваній прошлаго (XIX) столѣтія. Оцѣнка значенія этого пути—дѣло будущаго. Въ настоящее время еще не готовы даже отчеты по стоимости предпріятія, невозможно судить окончательно и о качествахъ сооруженія. На основаніи опубликованныхъ доселѣ матеріаловъ мы имѣемъ возможность сдѣлать только самые общіе выводы, самые общіе подсчеты, хотя именно желательны многія детали. Литература о Си-

[1]) Характерно только, что для полученія средствъ на самое необходимое для духовнаго развитія переселенцевъ обратились къ частной благотворительности, а не къ отпуску казенныхъ средствъ. Такъ мало у насъ придаютъ значенія этому духовному развитію.

[2]) См. объясн. зап. къ отч. госуд. контр. за 1893 г. стр. 57—58 и 61, за 1894 г. стр. 61—63, за 1895 г. стр. 65—67, за 1896 г. стр. 71—73, за 1897 г. стр. 68—69, за 1898 г. стр. 68—69, за 1899 г. стр. 72—73, за 1900 г. стр. 51—52, за 1901 г. стр. 49—50, смѣта 1903 г. стр. 173—174. Отчетъ за 1893 г. стр. 524—526, за 1894 г. стр. 579—585, за 1895 г. стр. 610—621, за 1896 годъ стр. 616—621, за 1897 годъ стр. 604—619, за 1898 г. стр. 612—627, за 1899 годъ стр. 628—643, за 1900 годъ стр. 636—647, за 1901 г. стр. 616—627.

бирской ж. д. пока весьма невелика, если оставить въ сторонѣ разныя газетныя (большею частью поверхностныя) статьи и корреспонденціи о дорогѣ. Особенно много такихъ статей появилось въ иностранной прессѣ, въ которой есть и дѣльныя журнальныя болѣе или менѣе обширныя статьи, иногда принадлежащія перу спеціалистовъ, лично посѣтившихъ Сибирскую дорогу. Комитетомъ Сибирской ж. дороги собрано около 1000 такихъ отзывовъ (въ большинствѣ случаевъ благопріятныхъ) о Сибирской дорогѣ [1]). Оффиціально издано много прекрасныхъ работъ. Изъ нихъ на первый планъ слѣдуетъ поставить роскошно со многими иллюстраціями и картами изданный министерствомъ путей сообщенія «Путеводитель по Великой Сибирской ж. дорогѣ» (Спб. 1900), составленный подъ редакціей А. И. Дмитріева-Мамонова и А. Ф. Здзярскаго (2 фототипіи, 360 фото-типогравюры, 4 карты, 3 плана, 600 страницъ убористаго текста). Здѣсь данъ географическій и историческій очеркъ Сибири, исторія сооруженія Сибирской ж. дороги, подробное описаніе прорѣзываемыхъ дорогою областей, О. Сахалина, Манчжуріи и краткую исторію Китайской Восточной ж. дороги. Есть прекрасныя изданія комитета Сибирской ж. дор., исполненныя спеціально для Парижской выставки 1900 г., гдѣ фигурировалъ спеціальный павильонъ Сибирской дороги и демонстрировался цѣлый поѣздъ (экспрессъ) для сообщенія Москвы съ Пекиномъ и движущаяся панорама видовъ на Сибирскомъ пути (довольно посредственно исполненная). М-во земледѣлія и госуд. имуществъ, а равно центр. статист. комитетъ издалъ рядъ трудовъ по описанію нѣкоторыхъ Сибирскихъ губерній въ интересахъ переселенческаго дѣла. Чрезвычайно цѣнны нѣкоторые отчеты командированныхъ въ Сибирь лицъ, особенно отчетъ статсъ-секретаря *А. Н. Куломзина* по поѣздкѣ для ознакомленія съ переселенческимъ дѣломъ (1896 г.), также книга, изданная м-омъ ф-овъ въ 1896 г.: «Сибирь и Великая Сибирская ж. дорога», матеріалы Выс. учрежд. коммиссіи подъ предсѣдательствомъ А. Н. Куломзина для изслѣдованія землевладѣнія и землепользованія въ Забайкальской области, «Нашъ дальній Востокъ» Д. И. Шрейдера, «Описаніе Манчжуріи», изд. м-ва ф-овъ 1896 г., Обзоръ дѣятельности м-ва земледѣлія, Историческій очеркъ развитія ж. д. въ Россіи, изд. м-омъ п. сообщ. въ 1899 г., статьи г. *Селихова* въ Русск. эконом. обозр. (Сибирь подъ вліяніемъ рельсоваго пути), изданныя теперь отдѣльно, также статьи въ №№ 1—4 Вѣстн. фин. 1893 г. и № 45 за 1891 г. Кромѣ того можно еще упомянуть изд. м-овъ ф-овъ еще въ 1891 г. «Сибирь и трансазіатскій желѣзный

[1]) Свѣдѣнія объ этихъ отзывахъ можно найти въ *Правит. Вѣстникѣ* 1901 г. № 115 и 116.

путь»; «Сибирь и значеніе великаго сибирскаго пути» *Крамера* (изд. «Желѣзнодорожной недѣли»), Спб. 1900 г.; *А. Сильницкаго:* Культурное вліяніе уссурійской ж. д., Хабаровскъ 1901 г. Библіографія вопроса издана въ 1895 г. *С. И. Мамѣевымъ* въ Тобольскѣ. Интересны путевыя замѣтки *В. Л. Дѣдлова* «Панорама Сибири». Комитетъ Сибирской ж. д. предполагаетъ въ текущемъ (1903) году издать обширный и подробный очеркъ сооруженія Сибирской ж. д., на основаніи имѣющихся въ комитетѣ матеріаловъ, подъ ред. *А. Н. Куломзина.*

Характерно, что общій тонъ нашей печати (даже оффиціальной) касательно настоящаго и даже будущаго Сибирской дороги очень сдержаный. Причины: громадность затратъ, убытки эксплоатаціи, недостатокъ постройки, ошибки въ Манчжуріи. Заграничная печать, напротивъ, въ большинствѣ случаевъ весьма высокаго мнѣнія о значеніи Сибирской дороги, мечтаютъ о сбытѣ въ Сибирь разныхъ товаровъ, объ ускореніи переѣздовъ на Дальній Востокъ, о новой эксплоатаціи Россіи. Чужихъ денегъ, конечно, никому не жаль, а многіе, пожалуй, и рады, что Россія буквально надрывалась, сооружая бездоходную огромную дорогу. Сибирскую дорогу сравниваютъ иногда съ Канадской и предсказываютъ ей такое же блестящее развитіе какъ и послѣдней. Но Канадская дорога имѣетъ огромное значеніе для подвоза дешеваго сырья изъ внутри страны къ восточнымъ портамъ, откуда срочные пароходы легко въ 10 дней доставляютъ товары въ Англію. Вся длина Канадской дороги около 4400 верстъ. Для перевозки же сырья къ нашимъ ближайшимъ портамъ (балтійскимъ) перегонъ составитъ съ Крайняго Востока 9.000—10.000 верстъ,—разница большая! Вообще по географическому своему положенію Сибирь далеко не находится въ такихъ благопріятныхъ условіяхъ, какъ Канада.

Правительство наше съ самого начала сооруженія Сибирской дороги обратило вниманіе на обезпеченіе вывоза сибирскихъ грузовъ за границу. Съ этою цѣлью поднятъ былъ еще въ 1894 г. вопросъ о такъ называемыхъ головныхъ участкахъ дороги. Первый изъ такихъ участковъ рѣшено было вести по направленію къ Архангельску, чтобы отвлечь сибирскіе грузы (главнымъ образомъ хлѣбъ) отъ балтійскихъ портовъ, гдѣ они могли оказать понижающее давленіе на цѣны, и безъ того сильно упавшія, а, кромѣ того, и для оживленія сѣвера, для возвращенія Архангельску его былого значенія, какъ коммерческаго порта, мысль, заслуживающая полнаго вниманія и сочувствія. Именно Высоч. утвер. 13 мая 1894 г. положеніемъ комитета Сибирской дороги было разрѣшено произвести изысканія на счетъ проведенія рельсоваго пути отъ Перми до пристани Котласъ на Сѣверной Двинѣ, Этимъ путемъ Архангельскъ со-

единялся бы съ Сибирской жел. дор. черезъ Екатеринбургъ, связываемый съ Челябинскомъ. Линія предполагалась въ 800 верстъ длиною стоимостью по 36.000 руб. верста, включая мостъ черезъ Каму. Ожидалось что по ней пойдетъ по крайнѣй мѣрѣ до 30 мил. пудовъ хлѣба изъ Томской, Тобольской и Енисейской губерній, затѣмъ пенька, кудель, ленъ и нѣкоторыя издѣлья желѣзодѣлательныхъ вятскихъ заводовъ. Стоимость провоза отъ Кривощекова (на Оби) до Лондона пуда хлѣба черезъ Архангельскъ новымъ путемъ исчислялась въ 56,4 коп., а черезъ Петербургъ въ 55,23 к. вслѣдствіе дешевизны фрахтовъ отъ Петербурга до Лондона (менѣе 5 к. съ пуда) сравнительно съ фрахтами отъ Архангельска до Лондона (болѣе 11 коп.), но разсчитывали не безъ основанія, что такая дороговизна объясняется незначительностью торговыхъ сношеній Архангельска съ Лондономъ и при оживленіи ихъ порядокъ долженъ измѣниться. Кромѣ того главнымъ потребительнымъ рынкомъ для хлѣба Архангельскаго порта долженъ былъ явиться рынокъ норвежскій, а не англійскій [1]).

Къ сооруженію дороги приступили въ 1895 г. и окончили въ 1899 г., когда она и была открыта для движенія (1 ноября). Всего было сооружено 811 верстъ, на что издержано 36 779.082 руб., по 45.364 р. на версту [2]). Передержка противъ первоначальныхъ смѣтъ составила по исчисленію госуд. контроля до 2.302.500 р., кромѣ того на сооруженіе пристани, амбаровъ для храненія хлѣба и подъѣздныхъ къ нимъ путей было ассигновано еще 500.000 руб., да 700.000 р.—на увеличеніе запаснаго капитала. Дорога сооружена была такого же приблизительно типа, какъ и Сибирская, земляное полотно—въ одинъ путь, ширина его на верху не менѣе 2,20 саж. въ выемкахъ и 2,25 саж. въ насыпяхъ, рельсы частью 18 фунтовыя, частью 22½ фунтовыя (англійскія), деревянныхъ мостовъ 505 длиною около 9 верстъ, желѣзныхъ на каменныхъ опорахъ 22, изъ которыхъ одинъ мостъ въ 400 и одинъ въ 200 саженей, зданія почти всѣ деревянныя, шпалы сосновыя и даже еловыя. Подвижной составъ—изъ 90 паровозовъ (въ томъ числѣ 64 старыхъ шестиколесныхъ), пассажирскихъ вагоновъ 34, багажныхъ, служебныхъ и арестантскихъ 11, товарныхъ 487, платформъ 450 [3]),—количество весьма ограниченное. Окончательная стоимость дороги опредѣлилась въ 41.380.907 р. или по 50.960 р. верста, цѣна недешевая Пермь-Котласская дорога несомнѣнно имѣетъ будущее, а вмѣстѣ съ тѣмъ оживаютъ надежды и на подъемъ благосостоянія прорѣзываемаго ею

---

[1]) Вѣстн. фин. 1894 г. № 21, стр. 1325—1329.

[2]) Стат. сбрн. м-ва путей сообщ. вып. 61, стр. 19.

[3]) Ibid. стр. 20—21.

района. Отпускъ Архангельска съ открытіемъ дороги возросъ и довольно значительно. Въ 1892—1899 г.г. отпускъ жизненныхъ припасовъ отсюда не превышалъ 1½ мил. руб., 1900 г. онъ поднялся до 3.168.590 руб., отпускъ сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ, въ началѣ 1890-ыхъ годовъ не составлявшій и 4 мил. руб., въ 1898 г. дошелъ до 6.463.980 р., въ 1899 г. до 7.724.818 р., въ 1900 г. до 9.398.018 р.,[1]). Съ 1 января 1900 г. Пермь-Котласская дорога слита съ Пермь-Тюменьской подъ общимъ названіемъ *Пермской ж. дороги* протяженіемъ 2054 версты. Въ составъ Пермской линіи вошелъ также участокъ Пермь-Екатеринбургъ (467 верстъ), Екатеринбургъ-Тюмень (309 верстъ), Чусовая-Березняки (195 вер.), нѣкоторыя заводскія вѣтви (46 вер.) и наконецъ линія Екатеринбургъ-Челябинскъ, соединяющая всѣ эти дороги съ Сибирской. Екатеринбургъ-Челябинская дорога (около 226 верстъ) открыта была для движенія 15 октября 1896 года, когда и была включена въ составъ Уральской, потомъ переименована въ Пермь-Тюменьскую линію. Стоимость Екатер.-Челябинской вѣтви опредѣлилась въ 6.535.258 р. или около 29.000 р. на версту, но изъ всѣхъ сооружавшихся одновременно линій это была одна изъ наиболѣе «упрощенныхъ»: не говоря уже о томъ, что рельсы были вездѣ положены 18 фунтовыя, путь устроенъ одинъ, пропускная способность была разсчитана на 4 пары поѣздовъ въ сутки (разстоянія между станціями 32 версты) при скорости въ 20 верстъ для пассажирскихъ и 12 верстъ для товарныхъ поѣздовъ,—дорога вовсе не была снабжена подвижнымъ составомъ (предполагалось пользоваться паркомъ Уральской дороги), уклоны доходили до 0,011, а кривыя описаны радіусами мѣстами даже въ 150—200 саж. [2]) и проч. Весь строительный капиталъ Пермской линіи опредѣлялся въ 1900 г. суммою 143.908.506 р., на версту 70.029 р., а ежегодные платежи по этой суммѣ—въ 6.079.092 р. или по 2.958 р. на версту. Между тѣмъ чистый доходъ этой линіи составлялъ всего 3.415.809 р. въ 1900 г., понизившись сравнительно съ чистымъ доходомъ 1898—1899 г.г. (когда еще не была открыта Пермь-Котласская дорога), доходившимъ въ эти годы до 3.800.527 р. и 3.937.278 р. [3]), такъ что и Пермскую дорогу приходится отнести къ числу *убыточныхъ*.

Другой выходъ Сибирской ж. дорогѣ было рѣшено сдѣлать къ Петербургу (портъ котораго все болѣе и болѣе теряетъ значеніе въ пользу Риги, Либавы и Виндавы вслѣдствіе благопріятнаго для по-

---

[1]) По даннымъ обзоровъ внѣшней торговли за 1892—1900 г.г.

[2]) Стат. сбор. м. п. с. в. 46, стр. 23—24.

[3]) Свѣд. гос. контр. о жел. дор. 16—17 и 73.

слѣднихъ желѣзнодорожнаго строительства новѣйшаго времени), сооруженіемъ прямаго рельсоваго пути къ этому городу отъ Вятки. Линію Вятка-Петербургъ, какъ мы уже говорили выше, имѣло въ виду соорудить общество М.-Я.-Архангельской ж. д. съ извѣстнымъ пособіемъ отъ казны, такъ какъ эта линія съ самаго начала предполагалась убыточною. За несостоятельностью общества и переходомъ дорогъ ея въ казну, проэктъ Вятской линіи оставленъ не былъ, и въ 1902 г. было Высочайше повелѣно приступить къ ея сооруженію въ направленіи Петербургъ-Тихвинъ-Череповецъ-Вологда-Буй-Галичъ-Вятка средствами и распоряженіемъ казны, съ мостомъ черезъ Волгу у Ярославля и съ вѣтвью на Москву (участокъ отъ ст. Буй—новой дороги до ст. Даниловъ Московско-Архангельской линіи), всего около 1000 верстъ, стоимостью до 73 мил. руб., или по 73.000 р. верста [1]),—цѣна чрезвычайно высокая и заранѣе обрекающая казну на убытокъ при эксплоатаціи новаго рельсоваго пути. Характерно, что въ высшихъ финансовыхъ сферахъ опасались давленія на цѣны хлѣба Европейской Россіи въ случаѣ отправки сибирскаго хлѣба въ балтійскіе порты (для отвращенія чего создана была Пермъ-Котласская линія) и въ то же время рѣшались сооружать завѣдомо убыточную линію (чистый доходъ отъ нея по оффиціальнымъ соображеніямъ не могъ превышать, особенно первое время, 1,9 мил. руб. ежегодно [2]), роль которой «въ грузовомъ движеніи съ Сибирью опредѣлялась главнымъ образомъ обиліемъ товаровъ между Сибирью и Петербургомъ и черезъ его посредство съ заграницей». Одновременно съ сооруженіемъ петербургской-вятской ж. д. рѣшено было приступить къ изысканьямъ желѣзнодорожныхъ линій въ обходъ горныхъ участковъ уральской желѣзной дороги (Чусовая, Кунево, Екатеринбургъ, Челябинскъ), такъ какъ пропускная способность этихъ участковъ совершенно ничтожна, а развитіе ихъ пропускной способности потребовало бы огромныхъ затратъ въ виду техническихъ трудностей, обусловленныхъ горнымъ характеромъ мѣстности. Такимъ образомъ, едва стало приходить къ концу потребовавшее колоссальныхъ жертвъ сооруженіе Сибирской дороги, какъ потребовались новыя огромныя жертвы на постройку соединительныхъ для нея линій съ европейскими портами. Этого мало: предвидится все-таки сооруженіе Челябинско-Царицынской линіи для соединенія Сибири съ Новороссійскомъ и Московско-Кыштымской линіи для сокращенія пути на Москву, а оттуда къ Балтійскимъ портамъ, а слѣдовательно новые и новые расходы го-

---

[1]) На 1902 г. для постройки ассигновано 31.000.000 р., на 1903 г.—33.000.000 р.
[2]) Вѣстн. фин. 1901 г. № 22 стр. 403.

суд. казнайчества на сотни милліоновъ рублей, новое напряженіе государственнаго кредита и податныхъ силъ населенія. Необходимо имѣть въ виду, что всѣ строющіяся и проэктируемыя линіи должны служить для вывоза сибирскихъ грузовъ, сама же Сибирская дорога обладаетъ совершенно ничтожною пропускною способностью и не въ состояніи подать столько грузовъ на свои головные участки, чтобы они могли себя окупить. Поэтому предстоитъ еще очень много расходовъ по увеличенію пропускной способности Сибирской дороги и на дальнѣйшее развитіе ея новыми линіями и подъѣздными путями, что потребуетъ не менѣе средствъ, чѣмъ потребовало ихъ сооруженіе Сибирской магистрали. Отсюда никакъ нельзя сказать, что *главная* задача по оборудованію Сибири рельсовыми путями уже исполнена и что мы можемъ приступить къ выполненію *другихъ* нашихъ историческихъ задачъ. Увы! *первая* половина задачи дѣйствительно выполнена, но *вторая* еще подлежитъ выполненію и грозитъ затянуться на новое десятилѣтіе, иначе начатое дѣло останется неоконченнымъ и затраченныя въ предпріятія деньги никогда не дадутъ барышей. Пока мы довольствуемся только одной *славой* и сознаніемъ достигнутаго новаго торжества *европейской* культуры. Для европейцевъ дѣйствительно сибирская магистраль даже въ томъ видѣ, въ какомъ она существуетъ теперь, должна принести огромныя выгоды. Въ настоящее время уже ведутся переговоры объ установленіи непрерывнаго желѣзнодорожнаго сообщенія между З. Европой и Дальнимъ Востокомъ черезъ русскія дороги, главнымъ образомъ пассажирскаго и почтоваго, затѣмъ есть свѣдѣнія о возможности такого же сообщенія и съ Австраліей при помощи спеціальныхъ пароходныхъ линій между Портъ-Артуромъ и австралійскими портами. Конечно западноевропейское пассажирское движеніе окупитъ часть расходовъ нашихъ дорогъ по перевозкѣ и русскихъ пассажировъ въ Сибирь и на Дальній Востокъ, но даже и при дорогихъ тарифахъ пассажирское движеніе *вездѣ* убыточно для жел. дорогъ. Еслибы у насъ было много капиталовъ и развита частная предпріимчивость, то можно было бы разсчитывать что Сибирская дорога откроетъ для нашей обрабатывающей промышленности новые огромные рынки для сбыта: Сибирь, Китай, Монголію, Восточный Туркестанъ (при условіи проведенія туда особыхъ вѣтвей и подъѣздовъ). Заграничная пресса прямо высказывала опасенія, что Сибирская дорога явится огромнымъ насосомъ для выкачиванія китайскихъ богатствъ русскими капиталистами. Но мы не предпріимчивы, капиталовъ у насъ почти нѣтъ, имѣющіеся же вложены или въ государственныя займы или употребляются съ цѣлью *барышничества* (правильной *торговли* мы почти не знаемъ), иностранцы

у насъ дома, несмотря на охранительный тарифъ, имѣютъ огромный рынокъ для сбыта своихъ товаровъ или же, вкладывая свои капиталы въ русскія предпріятія, съ успѣхомъ эксплоатируютъ наши естественныя богатства и казенный сундукъ. То же явленіе можно ожидать и въ Сибири. Мы уже истратили въ Китаѣ по случаю «политическихъ осложненій» за два года (1900—1901) болѣе 100 мил. руб., дали огромные заработки на Квантунскомъ полуостровѣ и Восточной дорогѣ китайскому населенію, по новымъ нашимъ рельсовымъ путямъ двинулись уже товары изъ Японіи и Америки въ Манчжурію, а отчасти въ Уссурійскій Край и Сибирь, быстро вытѣсняя русскіе товары и русскую торговлю. Иностранные капиталисты уже мечтаютъ (нѣкоторыя изъ мечтаній даже осуществлены) о крупныхъ предпріятіяхъ въ Сибири, особенно золотопромышленныхъ. Не обойдется, конечно, дѣло безъ казенныхъ заказовъ и казенныхъ воспособленій. Къ сожалѣнію мы не пользуемся обстоятельствами, хотябы въ цѣляхъ если извлеченія не торговыхъ, то по крайней мѣрѣ политическихъ выгодъ изъ нашего географическаго положенія. Манчжурію мы отдали безъ всякаго вознагражденія, уступили Шанхай-Гуаньскую ж. д. линію, медлимъ объявленіемъ протектората подъ Монголіей и Тибетомъ, ожидая, вѣроятно, пока надъ ними объявитъ свой протекторатъ Англія. Вообще мы не умѣемъ пользоваться обстоятельствами. При такихъ условіяхъ очень часто приходится выслушивать сожалѣнія о чрезвычайно широкомъ размахѣ нашихъ финансовыхъ предпріятій, несоотвѣтствующихъ внутреннему состоянію страны, совершенно экономически разоренной; но этотъ широкій размахъ только потому и влечетъ за собою экономическія бѣдствія, что мы никогда не умѣемъ довести дѣло до конца и отступаемъ передъ мнимыми препятствіями, фиктивными угрозами. Между тѣмъ время не ждетъ, и агрессивная политика Англіи, Германіи, Америки или Японіи въ неотдаленномъ будущемъ покажетъ, что времени терять дѣйствительно не слѣдовало и, раскупоривъ бутылку, надо было пить вино, — по французской мудрой пословицѣ, а не ожидать пока его за нашъ счетъ выпьютъ другіе...

Не использовавъ и не давъ возможности использовать выгодъ Сибирской ж. дороги, нуждающейся въ надлежащемъ оборудованіи и снабженіи подъѣздными путями, министерство финансовъ рѣшило дать огромныя средства для начала новой соединительной магистрали между Европой и Азіей. На этотъ разъ мечтали ни болѣе ни менѣе, какъ о соединеніи русской рельсовой сѣти съ индійской, для чего пришлось бы вести дорогу черезъ Афганистанъ. Такого рода мечты, конечно, нельзя относить къ области неосуществимыхъ, хотя англичане, вѣчно, по недоразумѣнію предубѣжденные противъ русскихъ,

боятся приближенія нашего къ границамъ Индіи, къ слову сказать ни на что намъ не нужной. Но безпочвенныя предубѣжденія могутъ при благопріятныхъ обстоятельствахъ быстро разсѣяться, да и сплошной рельсовый путь черезъ Россію и Афганистанъ къ Индіи представлялъ бы такія крупныя выгоды именно для англичанъ, а не для насъ, что практичные англичане могутъ пойти на уступки. Наконецъ, Россія въ сущности является господиномъ положенія вещей, и при настойчивости ея дипломатіи желѣзная дорога въ Афганистанъ станетъ вполнѣ осуществимой, а, подходя къ границамъ Индіи, сдѣлается необходимой и для Англіи. Другой вопросъ: изъ-за чего *мы* должны тратить свои силы и средства, когда выгоды достанутся не намъ?

Сооруженіе Закаспійской ж. д. составляетъ одну изъ славныхъ страницъ въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла: среди сыпучихъ песковъ, въ безводной мѣстности удалось проложить рельсовый путь (отъ Красноводска до Самарканда) въ 1415 верстъ, вполнѣ удовлетворяющій по своей техникѣ довольно строгимъ требованіямъ, по недорогой сравнительно цѣнѣ [1]). Впослѣдствіи путь этотъ, которому сначала придавали только стратегическое значеніе, съ развитіемъ въ Средней Азіи хлопководства, получилъ и экономическое, очень серьезное, значеніе, былъ улучшенъ, снабженъ бо́льшимъ подвижнымъ составомъ. Въ новѣйшее время сооруженіе огромнаго постояннаго желѣзнаго моста (вмѣсто прежняго деревяннаго) черезъ Аму-Дарью придало дорогѣ особую солидность [2]). Андижанское возстаніе и возможность осложненій съ Афганистаномъ заставили правительство поставить на очередь возможно быстрое продолженіе Закаспійской линіи отъ Самарканда до Андижана съ одной стороны и отъ Мерва до Кушки съ другой. Но такъ какъ отъ ст. Черняево Андижанской вѣтви невелико уже разстояніе до важнѣйшаго административнаго центра Средней Азіи—Ташкента, то рѣшено было одновременно соединить рельсовымъ путемъ новую линію и съ Ташкентомъ. Сооруженіе взяло на себя, какъ и раньше въ Средней Азіи, военное вѣдомство и окончило предпріятіе 1 мая 1899 г., когда всѣ выстроенныя вновь вѣтви были открыты для правильнаго движенія именно [3]): Самарканъ-Ходжентъ-Кокандъ-Новый Маргеланъ-Андижанъ—496 верстъ, Черняево-Ташкентъ 143 версты и вѣтвь Горчаково-Маргеланъ—8½ верстъ, всего 648 верстъ упрощеннаго

---

[1]) Рус. госуд. кредитъ, т. I стр. 549—550.

[2]) Мостъ былъ открытъ 27 мая 1901 г., ассигновано было на его сооруженіе 4.853.000 р.

[3]) Стат. сбор. м. п. сообщ. вып. 61 стр. 26—27.

типа (съ 18 фунт. рельсами), каковая постройка обошлась по даннымъ госуд. контроля въ 31.217.400 руб. Новыя линіи были соединены въ одномъ управленіи съ прежней Закаспійской линіей подъ названіемъ *Средне-Азіатской* ж. д., строительный капиталъ который былъ исчисленъ въ 105.997.969 р., по 51.380 р. на версту съ ежегоднымъ платежомъ въ 4.035.986 р. или по 1.956 р. на версту [1]), тогда какъ чистый доходъ ея въ лучшемъ (1900) году составилъ только 2.487.739 р. [2]) слѣд. дорога, не смотря на важное ея значеніе,—убыточна. Участокъ отъ Мерва до Кушки оконченъ былъ въ 1899 г. и открытъ тогда же для временнаго движенія, а въ слѣдующемъ году для постояннаго, всего протяженія въ 295 верстъ [3]), обошелся онъ въ 9.154.630 руб. или по 31.030 р. на версту. Съ дополнительными ассигновками стоимость не превышаетъ 33.000 р. на версту. Въ 1901 г. былъ опубликованъ Высочайшій указъ о приступѣ къ сооруженію новой огромной магистрали (около 1760 верстъ) отъ Ташкента до Оренбурга съ цѣлью связать непрерывнымъ рельсовымъ путемъ Европейскую Россію со Средней Азіей (существующая среднеазіатская дорога находится внѣ этой связи, начинаясь отъ небольшой пристани на Каспійскомъ морѣ). Вопросъ о такомъ соединеніи поднимался давно (еще въ 1884 г.), но въ то время не могъ осуществиться [4]) и поставленъ былъ на твердую почву только въ 1892 г., когда повелѣно было произвести изысканія между Александровымъ Гаемъ (станція Рязанско-Уральской ж. д.) и Чарджуемъ (на Кунградъ и Хиву) съ одной стороны и между Оренбургомъ и Ташкентомъ съ другой. Послѣднее направленіе восторжествовало, при чемъ вести новую линію было рѣшено западнѣе первоначальнаго предположенія, такъ какъ мѣстность къ западу оказалась болѣе культивируемой или пригодной къ культурѣ. Въ общемъ однако новая линія должна проходить по мѣстамъ мало населеннымъ, безводнымъ, мало пригоднымъ для заселенія, съ ничтожнымъ количествомъ земель, пригодныхъ для колонизаціи (всего 250.000 десятинъ). По техническимъ условіямъ нѣкоторые участки должны потребовать большихъ трудовъ и расходовъ (перевалъ хребта Кызы-Куртъ), по тѣмъ же условіямъ многіе города, лежащіе на пути линіи (въ томъ числѣ и Казалинскъ), придется оставлять далеко въ сторонѣ, ограничиваясь устройствомъ къ нимъ подъѣздовъ или не дѣлая даже и послѣднихъ. Стоимость дороги

---

[1]) Свѣд. гос. контр. жел. дор. за 1900 г. стр. 19.

[2]) Ibid. стр. 75.

[3]) Стат. сбор. вып. 65 стр. 6.

[4]) См. Вѣст. фин. 1901 г. № 34, стр. 394—396 статья: «Оренбургско-Ташкентская ж. д.».

исчислена въ суммѣ 56.018.680 р. для Сѣвернаго участка или по 59.721 р. на версту, Южнаго въ 58.708.806 р. или по 70.225 р. на версту, новая колоссальная затрата центра Россіи на пользу далекой окраины! При такимъ условіяхъ не можетъ быть и рѣчи о доходности сооружаемой линіи, которая можетъ только разсчитывать на перевозку соли изъ знаменитыхъ илецкихъ источниковъ, хлѣба и небольшаго количества хлопка. Даже будущее не сулитъ ничего особенно заманчиваго, за исключеніемъ возможности со временемъ орошенія и облѣсенія прилегающихъ степей и насажденія тогда въ нихъ извѣстной культуры [1]). Проектированная линія отъ Ташкента до Томска (частной компаніей во главѣ съ г. Мамонтовымъ) также можетъ дать Оренбурго-Ташкентской дорогѣ нѣкоторые грузы, если въ районѣ той или другой разовьется хлопководство взамѣнъ воздѣлыванія пшеницы, и послѣдуетъ взаимный обмѣнъ между Сибирью, Средней Азіей и Европейской Россіей хлѣбомъ и хлопкомъ. Развитіе хлопководства для насъ вопросъ первостепенной важности, такъ какъ мы ежегодно ввозимъ этого продукта на десятки милліоновъ рублей, и сокращеніе такого ввоза могло бы сильно содѣйствовать улучшенію нашего баланса, тѣмъ болѣе что въ страны, откуда мы получаемъ хлопокъ, мы съ своей стороны ничего не ввозимъ. Политическое и стратегическое значеніе Оренбургъ-Ташкентской дороги — внѣ всякаго сомнѣнія. Возможность продлить наши рельсовые пути (напр. отъ Кушки) черезъ Персію или Афганистанъ на соединеніе съ сѣтью индійскихъ дорогъ—также вполнѣ во власти нашего правительства. Сооруженіе новой дороги (на него было ассигновано въ 1902 г. 30 мил. руб.) началось съ необыкновенной энергіей: въ 1902 г. сооружено и открыто для временнаго движенія уже около 400 верстъ, начиная отъ Оренбурга (мимо г.г. Ильца и Актюбинска, черезъ перевалы рѣкъ Урала и Темира и рѣкъ Кубелей и Эмбы), а въ 1903 г. ожидается окончаніе участка до Казалинска (932 версты отъ Оренбурга). На 1903 г. было ассигновано для постройки дороги 32.000.000 руб. Такая энергія заслуживаетъ, конечно, всяческихъ похвалъ, и очень будетъ жаль, если дорога не оправдаетъ тѣхъ надеждъ, которыя на нее возлагаются правительственными сферами и мѣстнымъ населеніемъ. Есть основанія однако думать, что отвергнутая правительствомъ линія Александровъ Гай-Чарджуй, которая должна была бы прорѣзать земли значительно лучшаго качества, въ томъ числѣ нефтеносныя и рыбный Уралъ

---

[1]) Приспособленіе милліона десятинъ земли для культуры хлопководства исчисляется приблизительно, съ пособіемъ переселенцамъ, въ 65 мил. руб., но какъ бы ни были велики этого рода затраты, онѣ могутъ со временемъ окупиться. Безъ этихъ же затратъ безполезно и сооруженіе въ пустынѣ новой многомилліонной дороги.

(не говоря уже о прорѣзаніи хивинскаго ханства), была бы цѣлесообразнѣй, хотя бы ужъ потому, что она сокращала бы сравнительно съ Оренбургъ-Ташкенской линіей разстояніе между Аму-Дарьей и Москвой на 1000 верстъ, а въ случаѣ соединенія съ индійскими дорогами черезъ Гератъ, Фаранъ и Кандагаръ давала бы сокращеніе сравнительно съ оренбургскимъ направленіемъ на 1200 (прибл.) верстъ. Теперь же, въ случаѣ окончанія Багдадской дороги и продолженія ея черезъ Персію до Кветы, разстояніе отъ Кале и Берлина черезъ Константинополь будетъ короче до Кветы (7017 верстъ), чѣмъ черезъ Оренбургъ (7.825 в.) тогда какъ черезъ Чарджуй оно было бы кратчайшее (6642 в.), о чемъ нельзя не пожалѣть [1]).

Другая линія, имѣющая важное политическое и стратегическое значеніе для упроченія связи окраинъ съ центральной Россіей, сооруженіе которой было предпринято въ 1890-хъ годахъ, это линія Тифлисъ-Карсъ-Эривань, подходящая къ границамъ Персіи, государства, черезъ которое лежитъ лучшій выходъ Россіи къ Индійскому океану, почему преобладаніе наше въ Персіи является для насъ вопросомъ первостепенной государственной важности. Рельсовый путь отъ Закавказской ж. д. къ одному изъ портовъ Персидскаго залива для насъ несравненно важнѣе Восточно-Китайской ж. д. и въ политическомъ, и въ экономическомъ отношеніи, ибо Персію гораздо легче подчинить нашему вліянію и обратить ее въ рынокъ для сбыта нашихъ товаровъ, чѣмъ Китай, а съ другой стороны Персія при развитіи культуры могла бы намъ дать хлопокъ, рисъ, пряности и другія произведенія экзотическихъ странъ, получаемыя теперь изъ мѣстъ, куда мы ничего отъ себя не сбываемъ (Индіи, Египта, Америки). Дорога отъ Тифлиса (важнѣйшаго нашего пункта на Кавказѣ) къ Карсу начата была постройкой (279 верстъ) въ 1895 г., предполагалась къ окончанію въ 1898 г., но открыта для движенія была только въ декабрѣ 1899 г. вслѣдствіе недостаточности произведенныхъ предварительныхъ изысканій и трудности работъ, обусловленой гористой мѣстностью, гдѣ потребовалось соорудить 13 тоннелей. Стоимость этой дороги, имѣющей цѣлью приблизиться къ турецкой границѣ, обошлась въ 20.850.000 р. или около 74.730 р. верста, что сравнительно съ Сибирской дорогой, конечно, не дорого. Отъ Карса дорогу рѣшено было съ начала 1900 г. продолжать до Эривани, хотя необходимо замѣтить, что въ случаѣ сооруженія магистрали отъ Эривани къ Персидскому заливу линія Тифлисъ-Карсъ-Эривань слишкомъ кривая. Для спрямленія и соединенія съ сѣтью европейскихъ ж. д. (напр. съ предположенной Чер-

---

[1]) Ср. «Задачи Россіи въ Средней Азіи» Спб. 1900 г.

номорской линіей) пришлось бы сооружать дорогу отъ Батума до Карса. Предполагалось первоначально ассигновать на постройку Карсъ-Эриванской дороги 8.106.563 р. по 55.000 р. на версту. Позднѣйшими изысканіями дорогу повели отъ Александрополя (станція Тифлисъ-Карской дороги) на Улуханлы и Эривань, всего 141 верста, и, не смотря на значительныя затрудненія, въ декабрѣ 1901 г. было открыто на дорогѣ временное движеніе. Въ 1895—1901 г.г. по отчетамъ госуд. контроля было на Тифлисъ-Карсъ-Эриванскую линію израсходовано 32.245.808 руб. и на 1902—1903 г.г. ассигновано 2.219.913 руб. Съ 1903 г. предположено продолженіе линіи отъ Эривани до Персидской границы, на что ассигновано въ 1903 г.—3.500.000 р. Дорога эта включена въ составъ Закавказской, главная линія которой Баку-Батумъ даетъ настолько крупный доходъ, что имъ могутъ быть съ избыткомъ покрыты убытки новой линіи. Закавказская дорога въ тотъ же періодъ была снабжена и нѣкоторыми подъѣздными рельсовыми путями, имѣющими мѣстное значеніе: отъ ст. Михайлово до великолѣпнаго Боржомскаго курорта (27 верстъ), Шаропань-Чіатуры (38 верстъ), Чіатуры-Дарквети (6 верстъ), Боржомъ-Дабы-Цагверы-Бакурьяны (34 версты) и др., постройка которыхъ была отнесена на счетъ суммъ, ассигнуемыхъ ежегодно на сооруженіе магистралей и подъѣздныхъ путей второстепеннаго значенія. Къ сожалѣнію вопросъ о сооруженіи дороги къ Персидскому заливу остается открытымъ, хотя нѣкоторыя подготовительныя работы въ этомъ направленіи, сколько намъ извѣстно, уже производятся. Мы говорили выше, что ждать въ данномъ случаѣ никакъ не приходится: наше госуд. казначейство ссудило персидскому правительству 32 мил. руб., было бы несравненно лучше, еслибъ эта сумма была употреблена на сооруженіе жел. дороги или дана персидскому правительству съ условіемъ сооруженія за счетъ ссуженныхъ суммъ — необходимаго рельсоваго пути. Къ сожалѣнію наша политика въ Персіи робка и неувѣренна...

Что касается до постройки дорогъ во внутренней Россіи, то казенное управленіе ограничивалось сооруженіемъ преимущественно подъѣздныхъ путей или магистралей второстепеннаго значенія. Новыя линіи обширнаго протяженія начаты были сооруженіемъ только съ 1899—1902 г.г., именно 1) магистраль отъ Жлобина до Витебска (263 версты) на соединеніе съ сооружаемой обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. линіей Петербургъ-Витебскъ, имѣющей цѣлью спрямленіе пути между Петербургомъ, Кіевомъ и Одессой; 2) линія Кіевъ-Ковель (424 версты); 3) Вторая Екатерининская рсая дорога (595 верстъ) и 4) Бологое-Сѣдлецкая линія (1030 вер.). Предположена также Петербургъ-Петрозаводская линія, на постройку

которой ассигновано въ 1903 г.—2 мил. руб. На первыя двѣ дороги (Кіевъ-Ковель и Жлобинъ-Витебскъ) было предположено израсходовать 33.475.000 руб. и сооруженіе ихъ окончить къ 1 янв. 1902 г. (въ виду ихъ важнаго стратегическаго значенія). Однако осложненія въ Китаѣ, заставившія сокращать расходы внутри имперіи, остановили быстрый ходъ работъ на этой дорогѣ, окончаніе которыхъ пришлось отложить на конецъ 1902 г. Дороги эти, сооружаемыя въ одинъ путь и главнымъ образомъ въ стратегическихъ цѣляхъ, грозятъ на первое время убытками, хотя со временемъ, по окончаніи магистрали Петербургъ-Кіевъ-Одесса Витебскъ-Жлобинская линія можетъ пріобрѣсти серьезное экономическое значеніе и сдѣлаться доходной. Ассигновано было въ 1902 г. на ихъ сооруженіе 11 мил. руб., въ 1903 г.—4.784.237 р. Постройка второй Екатерининской дороги (протяженіемъ вмѣстѣ съ вѣтвями въ 595 верстъ) была рѣшена въ виду необходимости облегчить чрезмѣрную работу первой Екатерининской дороги и упорядочить перевозку, грузовъ въ райнѣ Донецкаго бассейна. Стоимость дороги (начатой въ 1901 г.) была разсчитана по 104.767 руб. верста, всего въ 62.322.082 р. при пропускной способности дороги въ 9 паръ поѣздовъ въ сутки,—цѣна высокая, но объяснимая высокой цѣнностью отчуждаемыхъ подъ дорогу имуществъ и значительнымъ количествомъ гражданскихъ и искусственныхъ сооруженій. Направленіе новой линій было окончательно опредѣлено отъ ст. Волновахи Маріупольской линіи на Пологи-Александровскъ-Никополь до станціи Долгинцево [1]). Ассигновано для постройки въ 1902 г.—25.000.000 р., въ 1903 г.—20.000.000 р.

Наконецъ дорога Бологое-Сѣдлецъ, (черезъ Осташково, Торопецъ, В. Луки, Невель, Полоцкъ, Вилейку, Лиду и Волковыскъ), къ сооруженію которой приступили съ 1902 г. и которая также поглотитъ десятки милліоновъ рублей (на 1902 г. ассигновано 46 мил. руб., на 1903 г. 35.000.000 р., вся стоимость опредѣлена около 144 мил. руб., по 140.000 и на версту), мотивирована главнымъ образомъ стратегическими цѣлями, хотя ей придаютъ и извѣстное экономическое значеніе. Во всякомъ случаѣ у насъ слишкомъ много другихъ неудовлетворенныхъ нуждъ первѣйшей необходимости (касательно путей сообщенія—въ шоссейныхъ дорогахъ), чтобы стоило строить дорогу въ направленіи, и безъ того болѣе или менѣе въ достаточной степени оборудованномъ рельсовыми путями и притомъ въ прямомъ направленіи.

---

[1]) Подробное объясненіе по поводу особой выгодности именно этого направленія см. въ ст. «Вторая Екатерининская дорога» Вѣст. фин. 1901 г. № 29 стр. 116—120.

Изъ дорогъ второстепеннаго значенія были сооружены казною въ 1893—1902 г.г.:

1.	На Екатерининской дорогѣ	368 верстъ	[1])
2.	» Закавказской »	106 »	
3.	» Кур.-Хар.-Севастопольской дорогѣ	268 »	[2])
4.	» Либаво-Роменской »	40 »	
5.	» Московско-Курской »	71 »	
6.	» Привислянскихъ »	367 »	[3])
7.	» Самаро-Златоустовской »	129 »	
8.	» Петербургско-Варшавской »	227 »	[4])
9.	» Сызрано-Вяземской »	26 »	
10.	» Харьково-Николаевской »	321 »	[5])
11.	» Юго-Западныхъ »	97 »	
	Итого	2020 верстъ	

На сооруженіе всѣхъ этихъ дорогъ было ассигновано и израсходовано по даннымъ госуд. контроля [6]):

Въ 1892 г.	3.227.660 р.	
» 1893 »	2.450.000 »	
» 1894 »	5.130.274 »	
» 1895 »	14.981.626 »	
» 1896 »	10.020.000 »	
» 1897 »	10.746.047 »	
» 1898 »	12.679.500 »	
» 1899 »	15.249.640 »	
» 1900 »	27.756.900 »	
» 1901 »	27.790.125 »	
» 1902 »	5.270.200 »	[7])
» 1903 »	14.145.500 »	
Итого	149.447.472 р.	

[1]) Въ томъ числѣ линія Чаплино-Бердянскъ 210 верстъ и Калачевка-Любомировка—85 в.

[2]) Въ томъ числѣ Бѣлгородъ-Волчанскъ 43 версты и Волчанскъ-Купянскъ 105 в.

[3]) Въ томъ числѣ Луковъ-Лублинъ 104 в., Остроленка-Тлущъ-Пилява—123 в., Лапы-Остроленка-Малкинъ—134 в.

[4]) Въ томъ числѣ Гродно-Олита—185 в.

[5]) Въ томъ числѣ Полтава-Константиноградъ-Лозовая 163 в., Пятихатка-Користовка—69 в.

[6]) За 1892 г. стр. 513—515, 1893 г. стр. 515—517, 1894 г. стр. 517—519 и 525, за 1895 г. стр. 547—553, за 1896 г. стр. 547, за 1897 г. стр. 547, 1898 г. стр. 555—557, за 1899 г. стр. 561—563, 1900 г. стр. 569—571, за 1901 г. стр. 563, смѣта 1902 г. стр. 170; смѣта 1903 г. стр. 172.

[7]) Въ томъ числѣ на Окружную дорогу вокругъ Москвы—4.000.000 р.

Сверхъ того было израсходовано и ассигновано одновременно изъ казенныхъ средствъ [1]).

	На усиленіе и улучшеніе казенныхъ жел. дорогъ.	На усиленіе и улучшеніе частныхъ жел. дорогъ.	На пріобрѣтеніе подвижнаго состава (въ томъ числѣ и для Сибирской дор.).
1892	9.051.508 р.	— р.	2.077.812 р.
1893	5.132.450 »	2.358.000 »	8.500.000 »
1894	8.861.430 »	1.088.000 »	9.089.750 »
1895	11.500.000 »	1.000.000 »	15.154.657 »
1891	17.893.650 »	1.500.000 »	29.888.755 »
1897	24.280.000 »	1.019.795 »	35.608.997 »
1898	40.742.061 »	243.286 »	47.684.115 »
1899	43.560.747 »	206.724 »	38.864.526 »
1900	44.609.837 »	1.330.000 »	43.758.092 »
1901	37.452.648 »	1.541.201 »	45.000.000 »
1902	60.500.000 »	670.256 »	39.892.195 »
1903	60.000.000 »	227.676 »	39.889.265 »
Итого	363.584.331 р.	11.184.938 р.	356.408.164 р.

Затраты эти (болѣе 731 мил. руб., по 61 мил. руб. ежегодно), конечно, представляютъ огромную сумму при нашей бѣдности, непосильную для страны тяготу, принявъ во вниманіе, что сооружались дороги совершенно бездоходныя, приводились въ порядокъ выкупленныя у частныхъ обществъ линіи, мѣстами пришедшія къ полному разрушенію, нуждающіяся въ капитальномъ ремонтѣ, а между тѣмъ за нихъ была уплочена при выкупѣ сумма, значительно превышавшая даже ихъ первоначальную стоимость въ исправномъ, новомъ видѣ, такъ что новыя затраты также барышей не сулили. Увеличеніе подвижного состава существующихъ и снабженіе таковымъ строющихся жел. дорогъ было настоятельно необходимо и могло бы усилить провозную стоимость дорогъ, поднять ихъ доходность. Но дѣло въ томъ, что въ казну поступали частныя дороги съ совершенно неисправнымъ подвижнымъ составомъ, съ ветхими и устарѣлой конструкціей паровозы и вагоны, которые или приходилось сдавать въ ломъ, или подвергать капитальному ремонту или, наконецъ, сбывать на подъѣздные пути и новые магистральные пути упрощеннаго типа, гдѣ движеніе совершалось со скоростью не болѣе 20 верстъ въ часъ для пассажирскихъ и 12 верстъ для товарныхъ поѣздовъ. При такихъ условіяхъ на замѣну

[1]) Ibid. и въ отч. 1892 г. стр. 517, 1895 г. стр. 506—507; 1896 г. стр. 507; 1897 г. стр. 501; 1898 г. стр. 509; 1899 г.; стр. 515; 1900 г. стр. 525; 1901 г. стр. 519; смѣта 1902 г. стр. 155, смѣта 1903 г. стр. 157.

стараго подвижного состава приходилось обзаводиться новымъ, иногда его и увеличивая противъ прежняго, особенно если дорога перестраивалась на два пути (въ 1893—1900 гг. было сооружено казною 1347 верстъ такихъ путей [1]), но увеличеніе это ничтожно, если судить потому, что ж. д. сѣть съ 1892 по 1902 г. увеличилась почти вдвое (съ 28.700 до 53.000 верстъ) и приблизительно подвижной составъ увеличился только немного болѣе, чѣмъ вдвое (паровозы на 93%, вагоны пассажирскіе на 119%, вагоны товарные на 118% [2]). Конечно новыя дороги располагаютъ ничтожнымъ подвижнымъ составомъ сравнительно со старыми, и на старыхъ этотъ составъ за послѣднее десятилѣтіе, несомнѣнно, довольно значительно возросъ, но необходимо принять во вниманіе малую годность значительной его части (иногда пуская на важнѣйшихъ дорогахъ имперіи пассажирскій поѣздъ, желѣзнодорожное мѣстное начальство не можетъ быть увѣрено, дойдетъ ли паровозъ по своей ветхости до назначенія или произойдетъ гдѣ либо крушеніе; не одна-ли это изъ причинъ столь частыхъ у насъ катастрофъ?). Надо еще имѣть въ виду неприспособленность вагоновъ къ перевозкѣ многихъ изъ товаровъ, отсутствіе на товарныхъ поѣздахъ механическихъ тормазовъ, а на большинствѣ пассажирскихъ—пульмановскихъ телѣжекъ, ничтожное сравнительно количество восьмиколесныхъ и особенно двѣнадцати колесныхъ паровозовъ, и въ то же время чрезвычайно увеличившееся количество перевозокъ, чтобы понять, сколько еще прійдется произвести затратъ для проведенія подвижного состава нашихъ жел. дорогъ въ надлежащій порядокъ. Производимыя затраты, причисляемыя госуд. контролемъ къ капитальной стоимости дорогъ, отнюдь не оплачиваются доходами дорогъ, а между тѣмъ онѣ въ сущности представляютъ собою обычную затрату дорогъ на ремонтъ пути и подвижного состава, постепенно изнашиваемыхъ: дорога при правильномъ хозяйствѣ должна давать средства не только на оплату процентовъ интереса по затраченному капиталу, но и на его погашеніе, при чемъ послѣдняя доля должна быть тѣмъ выше, чѣмъ хуже сооружена дорога, а такъ какъ у насъ, за немногими исключеніями, всѣ дороги сооружены плохо, то погашеніе должно быть разсчитано на сравнительно короткіе сроки (не болѣе 40 лѣтъ). Весь расходъ на замѣну стараго подвижного состава новымъ, на замѣну старыхъ рельсовъ новыми, на замѣну деревянныхъ мостовъ желѣзными, на исправленіе и спрямленіе полотна дороги и т. п. слѣдовало бы по этому относить за эксплоатаціонныя средства дороги, а не на займы,

---

[1]) По даннымъ стат. сборниковъ м-ва п. сообщенія.

[2]) Всепод. докладъ м-ра ф-овъ за 1902 г.

и слѣдовательно подобные расходы относить въ счетъ государственныхъ обыкновенныхъ, а не чрезвычайныхъ. Министерство финансовъ поняло это и въ 1894 г. провело законъ, по которому расходы на усиленіе и улучшеніе казенныхъ и частныхъ (за счетъ казны) дорогъ должны быть относимы въ обыкновенную, а не чрезвычайную роспись, какъ практиковалось дотолѣ. Съ 1895 г. этотъ порядокъ и былъ примѣненъ, а съ 1901 г. и расходы на пріобрѣтеніе желѣзнодорожныхъ принадлежностей были перенесены въ обыкновенный бюджетъ, который отъ этого получилъ значительно большую ясность и опредѣленность, чѣмъ прежде, и этого нельзя не вмѣнить въ заслугу нынѣшнему министру финансовъ. Но съ такою перемѣною счетоводства рельефнѣе выступаетъ бездоходность нашей ж. д. сѣти, ибо чистый доходъ ея совершенно недостаточенъ для оплаты процентовъ на затраченный въ нее капиталъ и для производства улучшенія ея и снабженія подвижнымъ составомъ. Поэтому двѣ послѣднія статьи расхода относятся обыкновенно къ *капитальнымъ* затратамъ на жел. дороги съ начисленіемъ на нихъ по $4^1/_2$% для учета *дѣйствительной* доходности дорогъ. Порядокъ этотъ нельзя считать неправильнымъ, какъ иногда утверждаютъ, ибо у насъ *всегда* такимъ образомъ дѣлали подсчетъ доходности дорогъ, и если измѣнить теперь принятую издавна систему, то для цѣлей сравненія пришлось бы ввести въ расходъ жел. дорогъ отъ начала ихъ сооруженія у насъ и затраты на ихъ улучшеніе и усиленіе провозоспособности, покрывавшіяся займами, причислявшимися къ капиталу, затраченному на дороги, что̀ было бы нелегко и нецѣлесообразно. Въ сущности вся бѣда въ томъ, что жел. дороги были построены въ свое время частными обществами дорого и плохо, и долгъ на нихъ лежащій носилъ въ значительной части фиктивный характеръ, ибо и половина занятыхъ для сооруженія дорогъ денегъ, не была употреблена на дороги. Еслибы было иначе, то дороги теперь уже давали бы достаточный доходъ и для своего капитальнаго ремонта, и для улучшенія,—тогда ихъ и не считали бы капитальными затратами. Но какъ бы то нибыло фактъ остается фактомъ: дохода отъ казенной сѣти госуд. казначейство никакого не получаетъ, всѣ доходы идутъ на покрытіе расходовъ эксплоатаціи, оплату желѣзнодорожныхъ займовъ, улучшеніе и усиленіе дорогъ, снабженіе ихъ подвижнымъ составомъ. Въ прежнее время (до С. Ю. Витте) подобные убытки покрывались за счетъ новыхъ займовъ, въ послѣднее десятилѣтіе порядокъ этотъ былъ оставленъ, и на *обыкновенные* госуд. рессурсы легла значительная тягость даже по сооруженію новыхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ 1893—1902 гг. вся сумма желѣзнод. затратъ, которая носила такъ или иначе характеръ *капи-*

тальныхъ, составляла [1])—*1.691.576.066 р.*, изъ которыхъ ссуда о-ву Китайско-восточной дороги равнялась 351.466.656 руб. Въ среднемъ на годъ это составитъ свыше 169 мил. руб. затраты, которую отнюдь нельзя назвать *производительной*, хотя бы она и была въ высокой степени *полезной*. Мы видѣли выше, что изъ заключенныхъ въ 1893—1902 гг. займовъ только до 495 мил. руб. могло быть обращено на желѣзныя дороги, и, слѣдовательно, *1196 мил. руб.* было на этотъ предметъ употреблено изъ *обыкновенныхъ* государственныхъ рессурсовъ,—практика безпримѣрная въ исторіи финансовъ; на годъ это составляетъ около 120 мил. руб.—въ теченіе десяти лѣтъ, изъ которыхъ только два—три года выпали на долю страны урожаи болѣе или менѣе удовлетворительные. Изъ 1.691½ мил. руб. только около 341 мил. р. было привлечено путемъ займовъ заграничныхъ, т. е. извнѣ, а остальные 1.350 мил. руб. были извлечены путемъ внутреннихъ займовъ и усиленнаго обложенія населенія (за эти десять лѣтъ: введенъ квартирный налогъ, увеличенъ промысловый и подомовый, чрезвычайно усилено обложеніе спиртныхъ напитковъ, усилено обложеніе сахару, табаку, многихъ привозныхъ товаровъ, керосину, спичекъ, усиленъ гербовый сборъ). Извлеченныя деньги въ значительной части оставлены были не среди населенія внутренней Россіи, а переведены на окраины (Сибирь, Среднюю Азію, Кавказъ), при чемъ крупныя суммы издержаны въ Китайской имперіи, т. е. совершенно ушли изъ Россіи. Расходованіе добытыхъ съ такимъ трудомъ и огромными жертвами населенія (насущнѣйшія нужды котораго остались безъ удовлетворенія) производились далеко не всегда экономно и раціонально. Прежде всего обращаютъ на себя вниманіе огромныя переплаты на заказахъ рельсовъ, скрѣпленій, желѣзныхъ частей мостовъ, паровозовъ, вагоновъ. Заинтересованное въ томъ, чтобы новая ж. д. сѣть была создана исключительно изъ русскихъ матеріаловъ, м-во ф-овъ по соглашенію съ м-вомъ путей сообщенія, назначало такія цѣны на эти предметы, которыя почти вдвое превышали нормальныя. Обстоятельство это способствовало колоссальному росту прибылей дѣйствовавшихъ у насъ рельсопрокатныхъ и вообще желѣзодѣлательныхъ, паровозостроительныхъ и вагоностроительныхъ заводовъ, не говоря уже о чисто фантастическомъ вознагражденіи членовъ правленій, управляющихъ, главныхъ и среднихъ служащихъ сказанныхъ заводовъ. Естественно вниманіе иностранныхъ капиталистовъ было обращено

---

[1]) Объясн. зап. къ отч. гос. контр. за 1893 г. стр. 59; 1894 г. стр. 63; 1895 г. стр. 66; 1896 г. стр. 72; 1897 г. и 1898 г. стр. 69; 1899 г. стр. 73; 1900 г. стр. 51; 1901 г. стр. 49. Смѣта 1902 г. стр. 171. Отчеты 1895—1901 г. стр. 506—507, 507, 501, 509, 515, 525 и 519.

на эти безпримѣрные барыши (значительная часть нашихъ заводовъ находилась издавна въ рукахъ иностранцевъ). Бросились устраивать новые заводы, при чемъ м-во п. сообщенія весьма обязательно предлагало имъ также казенные заказы на очень выгодныхъ для заводовъ условіяхъ, иногда даже съ выдачей авансовъ. Работы закипѣли, цѣнами на земли, на желѣзныя руды, на угольныя копи, на трудъ устроителей и вдохновителей дѣла не стѣснялись, о рынкахъ не заботились: рынкомъ предполагалась многострадательная русская казна. Въ результатѣ—рядъ дѣлъ, очень дорого обошедшихся, плохо оборудованныхъ безъ надлежащаго знанія иностраннымъ персоналомъ русскихъ условій, съ чрезмѣрно дорого оплачиваемымъ заграничнымъ «правленіемъ» и находящимся на мѣстѣ управленіемъ, въ значительной долѣ съ фиктивными капиталами (такъ какъ изъ основныхъ капиталовъ, собранныхъ по акціямъ, слишкомъ много разошлось по рукамъ раньше, чѣмъ что-нибудь было вложено въ предпріятія), безъ оборотныхъ капиталовъ. Въ результатѣ возникновеніе нѣсколькихъ десятковъ металлургическихъ заводовъ вмѣсто необходимыхъ полутора десятковъ, затѣмъ «перепроизводство», сокращеніе казенныхъ заказовъ,—«кризисъ». Къ величайшему сожалѣнію, м-во ф-овъ вмѣсто того, чтобы отнестись къ этому явленію хладнокровно и вполнѣ объективно, рѣшило поддерживать на казенный счетъ слабыя предпріятія: имъ выданы огромныя ссуды изъ госуд. банка (вопреки его уставу), имъ даны были новые громадные казенные заказы по цѣнамъ, значительно превышающимъ рыночныя и даже предложенныя *казенными* же заводами. Цѣны стали опредѣляться особыми бюрократическими коммиссіями, а не на раціональныхъ экономическихъ началахъ спроса и предложенія. Отсюда полнѣйшій произволъ и въ цѣнахъ и въ распредѣленіи казенныхъ заказовъ. *Необычайно по случаю кризиса было усилено желѣзнодорожное строительство и усиленіе старыхъ дорогъ.* Надо отдать справедливость госуд. контролю, который энергически протестовалъ противъ подобнаго положенія вещей и выступилъ на защиту казенныхъ заводовъ, систематически обходимыхъ заказами подъ тѣмъ предлогомъ, что частнымъ заводамъ надо по акціямъ платить дивидендъ, а по казеннымъ заводамъ не числится *акціонернаго* капитала, какъ будто бы казенные заводы выросли изъ-подъ земли, а не были организованы за счетъ огромныхъ казанныхъ капиталовъ! Характерно, что м-во ф-овъ заботится о поддержаніи нашего разсчетнаго баланса и въ то же время прилагаетъ всѣ усилія къ увеличенію дивидендовъ *иностранныхъ* заводовъ, каковое увеличеніе ведетъ именно къ *ухудшенію* нашего баланса. Эта же политика не даетъ возможности разрѣшиться нормальнымъ порядкомъ кризису, который при-

нялъ затяжной нескончаемый видъ. Безъ искусственной казенной поддержки совершенно слабые заводы прекратили бы свою дѣятельность или перешли бы по нормальнымъ цѣнамъ изъ слабыхъ рукъ въ крѣпкія, фиктивно-числящіеся на заводахъ капиталы были бы списаны со счетовъ, неспособный и дорого оплачиваемый персоналъ служащихъ былъ бы измѣненъ, заводы перешли на производство продуктовъ внутренняго свободнаго рынка, понизивъ значительно на нихъ цѣны и организовавъ ихъ сбытъ (теперь при пониженныхъ цѣнахъ на заводахъ потребитель, благодаря полной дезорганизаціи торговли желѣзными издѣліями, платитъ въ розничной торговлѣ почти то же, что платилъ и при высокихъ цѣнахъ). Заводы, уже хорошо оборудованные и окрѣпшіе, потеряли бы часть своихъ прибылей на пониженіи цѣнъ, и этому слѣдовало бы съ русской точки зрѣнія только порадоваться, какъ надо скорбѣть о чрезмѣрныхъ барышахъ, получаемыхъ и получавшихся такъ долго отъ насъ иностранными капиталистами. Для того, чтобы пониженіе барышей не было чрезмѣрнымъ, заводы сократили бы жалованье своимъ высшимъ служащимъ, замѣнили бы иностранцевъ русскими, постарались бы объ улучшеніи и удешевленіи производства, быть можетъ о составленіи синдиката для сбыта своихъ продуктовъ за границу. Все это принесло бы для Россіи огромную пользу, улучшило бы нашъ балансъ вслѣдствіе сокращенія прибылей иностранныхъ капиталистовъ, вслѣдствіе сокращенія привоза изъ заграницы продуктовъ желѣзодѣлательнаго производства, вслѣдствіе сокращенія привоза изъ заграницы продуктовъ *роскоши*, во множествѣ потребляемыхъ у насъ лицами, привыкшими получать незаслуженно большое вознагражденіе за свои труды, каковыхъ лицъ особенно много на нашихъ процвѣтающихъ на казенныхъ заказахъ заводахъ. Тогда и кризисъ самъ собою прекратился бы. Къ сожалѣнію м-во ф-овъ до сихъ поръ на дѣло смотрѣло иначе, какъ бы считая себя виновнымъ въ этомъ кризисѣ, сперва доказывая, что кризиса нѣтъ, а потомъ оправдываясь въ томъ что, если и есть кризисъ, то не по винѣ министерства финансовъ. Во всякомъ случаѣ было бы желательно, чтобы русскій плательщикъ податей пересталъ, наконецъ, отвѣчать за промахи иностранныхъ и нашихъ предпринимателей и даже за излишній оптимизмъ м-ва ф-овъ, введшій въ заблужденіе этихъ предпринимателей... Компетентныя лица исчисляютъ ежегодныя *переплаты* госуд. казначейства на желѣзнодорожныхъ заказахъ minimum въ 15 мил. руб., сумма не малая, особенно, если ее сравнить съ той, которая министерствомъ народнаго просвѣщенія ассигнуется на народныя школы (въ 1902 г. всего $5^1/_2$ мил. руб.). За десять лѣтъ это 150 мил. руб., стоимость по нормальнымъ цѣнамъ 3.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ съ надлежа-

щимъ подвижнымъ составомъ, которыхъ мы лишены, благодаря расточительности финансоваго вѣдомства въ пользу иностранныхъ заводчиковъ.

Далѣе, нераціонально и неэкономно велось самое сооруженіе желѣзныхъ дорогъ казеннымъ распоряженіемъ. Планъ сооруженія той или другой линіи возникалъ иногда совершенно внезапно (Оренбургъ-Ташкентской, Петербургско-Вятской, Сѣдлецъ-Бологовской, Жлобино-Витебской, Кіево-Ковельской, Самаркандъ-Андижанской, Тифлисъ-Карсъ-Эриванской, Восточной-Китайской и т. д.), безъ всякихъ подготовительныхъ работъ, безъ надлежащихъ изысканій. Къ постройкѣ приступали съ необычайной поспѣшностью, до утвержденія въ надлежащемъ порядкѣ расцѣночныхъ вѣдомостей, при полномъ произволѣ строителей, при отсутствіи какого бы то ни было контроля. *Довольно сказать, что не было даже составлено инструкціи для руководства строительнымъ управленіемъ.* Мѣстные органы послѣдняго должны были руководствоваться... инструкціей начальнику Криворогской жел. дороги, составленной въ 1881 г. и совершенно не отвѣчающей современному опыту казенной постройки жел. дорогъ! Госуд. контролеръ (ген. отъ инф. П. Л. Лобко) вошелъ по этому поводу въ сношеніе съ министерствомъ путей сообщенія, настаивая на пересмотрѣ сказанной инструкціи «для болѣе полнаго опредѣленія правъ и обязанностей начальниковъ работъ по постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и для введенія въ инструкціи началъ, которыя обезпечивали бы успѣшность выполненія новыхъ сооруженій какъ въ техническомъ, такъ и въ хозяйственномъ отношеніяхъ, а равно служили бы основаніемъ для организаціи надлежащаго контрольнаго надзора за оборотами сихъ сооруженій». Министерство пут. сообщ. приступило къ составленію требуемой инструкціи только въ 1899 г., но дѣло велось крайне туго, не смотря на то, что постройка казенныхъ дорогъ все усиливалась, и разрѣшались новыя огромныя магистрали. Проэктъ инструкціи едва былъ составленъ въ 1901 г. и тогда же переданъ на разсмотрѣніе Особаго Совѣщанія изъ представителей м-ва пут. сообщ., финансовъ и госуд. контроля. Кромѣ этой инструкціи на другое Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ графа Д. М. Сольскаго, разбиравшее причины перерасходовъ по постройкѣ Сибирской ж. дороги, была возложена выработка на основаніи опыта этой постройки главнѣйшихъ началъ для сооруженія въ будущемъ желѣзныхъ дорогъ средствами и распоряженіемъ казны. Надо надѣяться, что и та, и другая инструкціи упорядочатъ казенное ж. д. строительство и сдѣлаютъ невозможными тѣ явленія, которыя наблюдались при постройкѣ Сибирской и другихъ дорогъ и вызвали огромные перерасходы про-

тивъ первоначально предположенныхъ. Сумму этихъ перерасходовъ опредѣлить не легко, но, если въ общемъ, верста дороги въ Сибирѣ и въ Манчжуріи превысила 100.000 р. въ черновомъ видѣ, то «перерасходовано» было противъ нормы (считая ее самой высокой, какую только можетъ выдумать современная фантазія ж. д. строителя, т. е. по 75.000 р. верста,—цѣна громадная при томъ упрощенномъ типѣ постройки и отсутствіи серьезныхъ техническихъ затрудненій, какъ это было въ Сибири [1]), около 25% строительнаго капитала, или до 200 мил. руб.! Сколько же было истрачено на другихъ дорогахъ, при ихъ «улучшеніи и исправленіи», при сооруженіи «второстепенныхъ дорогъ магистральнаго типа и подъѣздныхъ путей», при сооруженіи Сѣверной, Оренбурго-Ташкентской, Кіево-Ковельской, Витебско-Жлобинской, Тифлисско-Эриванской дорогъ, издержано лишняго противъ нормъ?! По всей вѣроятности истинная (хотя бы приблизительно) цифра такъ и не будетъ никогда опредѣлена, и мы не узнаемъ, сколько же переплочено на поспѣшномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ послѣдняго десятилѣтія изъ народнаго кармана? Мы опредѣляли этотъ «перерасходъ» по казенному и частному строительству въ 500 мил. руб. за 10 лѣтъ [2]), и думаемъ, что мы эту цифру не преувеличили. Всего прискорбнѣе, что крупные «барыши» разныхъ лицъ, такъ или иначе соприкасавшихся съ постройкой ж. дорогъ, какъ и барыши желѣзозаводчиковъ, въ значительной долѣ ушли заграницу на пріобрѣтеніе разныхъ предметовъ роскоши и на поѣздки за границу. Восточная-Китайская дорога и сооружена была преимущественно изъ иностранныхъ матеріаловъ китайцами—рабочими, такъ что ассигнованныя на нее деньги почти цѣликомъ ушли изъ Россіи, ухудшивъ въ самой серьезной степени нашъ балансъ, не говоря уже о томъ, что охрана нашихъ интересовъ въ Китаѣ, созданныхъ также манчжурской дорогой, поглотила за два года свыше 100 мил. рублей.

Управленіе казенной ж. д. сѣтью также было далеко отъ идеала. Огромныя залежи хлѣба въ урожайномъ 1902 г., съ которыми дороги рѣшительно не въ состояніи справиться,—наглядное доказательство несовершенства организаціи нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Несовершенства наглядно выражаются и въ другомъ,—въ дороговизнѣ эксплоатаціи, которая поглощала въ среднемъ свыше 60% валоваго дохода и притомъ съ неизмѣнной тенденціей къ повышенію этого процента, дошедшаго въ послѣдніе годы уже до 67—69%, что нельзя не признать совершенно неудовле-

---

[1]) Довольно сказать, что стоимость дороги сплошь почти на подпоркахъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ Сибири была исчислена всего въ 85.000 р. верста!

[2]) Реф. ден. обр. и пром. кризисъ, стр. 301, Рус. госуд. кред., т. III, гл. II, стр. 415.

творительнымъ результатомъ. Вообще эксплоатація казенныхъ дорогъ велась не лучше одновременной частныхъ, и это понятно, такъ какъ на казенныя линіи переходили вмѣстѣ со служащими (постоянно перемѣщавшимися съ одной дороги на другую) старыя традиціи частнаго хозяйничанья, при которомъ убытки ложились на госуд. казначейство, а прибыли шли въ пользу правленія, на награды служащихъ и въ дивидендъ по акціямъ. Жел. дороги по прежнему являются предметомъ беззастѣнчивой эксплоатаціи со стороны разныхъ прикосновенныхъ къ нимъ лицъ (за немногими исключеніями): ремонтъ пути служилъ источникомъ для наживы подрядчиковъ и завѣдующихъ—на счетъ казны, очистка снѣга при заносахъ—почти узаконенный доходъ для служащихъ, провозъ безбилетныхъ пассажировъ, плата за своевременную подачу вагоновъ подъ товары—ни для кого не составляютъ секрета и терпятся, какъ неизбѣжное зло, были случаи поддѣлки желѣзнодорожныхъ билетовъ и ихъ открытой продажи пассажирамъ, о злоупотребленіяхъ при перевозкѣ пассажирскаго багажа и товаровъ нечего и говорить. Все это случаи, обнаруженные на судѣ, сколько же такихъ же и иныхъ случаевъ, до суда недоходившихъ! Мудренаго нѣтъ, что *чистый* доходъ дорогъ при громадности движенія пассажирскаго и товарнаго до сихъ поръ такъ невеликъ. Объ удобствахъ перевозки, о скорости поѣздовъ, объ аккуратности доставки грузовъ и перевозки пассажировъ, о снабженіи дорогъ необходимыми принадлежностями для храненія грузовъ нечего и говорить: мы еще слишкомъ бѣдны, чтобы думать объ *удобствахъ*, было бы необходимое. Надо отдать справедливость м-ву путей сообщенія: въ послѣднее десятилѣтіе въ этомъ направленіи многое было сдѣлано, но къ сожалѣнію дѣлать прійдется еще очень много [1]). Благодаря несовершенству желѣзнодорожной организаціи (чего стоитъ, напр., одно неудачное составленіе графиковъ движенія поѣздовъ, очень часто не соблюдаемое и ведущее къ катастрофамъ и заграмождению путей поѣздами), въ Россіи болѣе чѣмъ гдѣ либо наблюдается крушеній и столкновеній поѣздовъ и несчастныхъ случаевъ съ людьми. Все это ведетъ къ огромнымъ убыткамъ, стѣсняетъ движеніе, дѣ-

---

[1]) Не можемъ не замѣтить, что въ смыслѣ удобства не все дѣлается къ лучшему: напр. новыя пассажирскія платформы, взлѣзая съ которыхъ въ вагонъ пассажиръ всегда рискуетъ свернуть шею или сломать ногу, неизмѣримо хуже, прежнихъ высокихъ платформъ. Къ сожалѣнію даже старыя превосходныя платформы при передѣлкахъ вокзаловъ уничтожаютъ и замѣняютъ новыми, никуда негодными. Правда, заграницей тоже такія же плохія платформы, но заграницей (въ З. Европѣ) вообще пассажирское движеніе обставлено крайне неудачно: плохіе вагоны неудачныхъ конструкцій, отсутствіе въ вагонахъ мѣстъ для ручного багажа, полное отсутствіе возможности ночного отдыха, плохія низкія платформы, часто отсутствіе буфетовъ, залъ для ожиданія поѣздовъ и т. д. Мы не беремъ примѣра съ того, что въ Европѣ хорошо, и съ радостью готовы перенять то, что очень плохо.

лаетъ путешествіе небезопаснымъ. Мѣръ же къ предотвращенію подобныхъ явленій не принимается никакихъ: контингентъ служащихъ (особенно низшихъ и среднихъ) мало свѣдущъ, плохо оплачивается, обремененъ работою, иногда безъ надобности очень великъ, иногда чрезмѣрно малъ, примѣненіе *механическихъ* средствъ для регулированія движенія поѣздовъ и предотвращенія несчастій почти не осуществляется, не смотря на многія цѣнныя изобрѣтенія въ этомъ направленіи. Реформа желѣзнодорожныхъ тарифовъ продолжалась съ энергіей, заслуживающей особаго вниманія. Мы не можемъ, конечно, заниматься здѣсь разсмотрѣніемъ этого вопроса, требующаго спеціальнаго изслѣдованія. Главное вниманіе, конечно, было обращено на хлѣбные тарифы [1]) и между прочимъ на такое положеніе вещей, чтобы дешевый хлѣбъ, идущій съ окраинъ, изъ Сибири, не могъ понизить цѣнъ хлѣба на внутреннемъ рынкѣ,—окраинный хлѣбъ направлялся только заграницу (исключенія дѣлались только для хлѣба, идущаго въ мѣстности, пострадавшія отъ неурожая). Тарифныя учрежденія м-ва ф-овъ сдѣлали послѣ пересмотра хлѣбныхъ тарифовъ 1888—1889 гг. *еще три общихъ пересмотра* (въ 1893, 1896—1897 и 1900—1901 гг.), коснувшіеся всѣхъ видовъ хлѣбныхъ грузовъ: хлѣба въ зернѣ, перемолотыхъ продуктовъ, отбросовъ, отрубей, выжимокъ и масличныхъ сѣмянъ. Пересмотры производились при участіи свѣдущихъ лицъ изъ числа сельскихъ хозяевъ, представителей желѣзныхъ дорогъ, биржевыхъ комитетовъ, хлѣботорговцевъ и мукомоловъ, въ тарифномъ комитетѣ департамента ж. д. дѣлъ м-ва ф-овъ (во главѣ котораго послѣ С. Ю. Витте стоялъ В. В. Максимовъ, а затѣмъ Э. К. ф. Циглеръ); въ 1896—97 и 1900—1901 гг. вслѣдствіе разногласій въ тарифномъ комитетѣ дѣло восходило до совѣта по тарифнымъ дѣламъ, а въ 1896 — 97 гг. даже до особаго присутствія комитета министровъ и департамента экономіи госуд. совѣта. Главная работа по пересмотру тарифовъ была произведена, конечно, въ 1889 г., такъ какъ тогда и дѣло было новымъ, и при установленіи тарифовъ каждой дорогою по своему усмотрѣнію въ тарифномъ дѣлѣ царилъ невѣроятный безпорядокъ, побороть который было весьма нелегко. Прямыхъ тарифовъ тогда почти не существовало, стоимость перевозки хлѣба опредѣлялась суммою мѣстныхъ платъ по пудоверстнымъ ставкамъ ($^1/_{24}$ коп. съ пуда и версты хлѣба въ зернѣ и перемоченныхъ продуктовъ и $^1/_{18}$ к. съ масляничныхъ сѣмянъ). Въ 1889 г. для исчисленія провозныхъ платъ во всякаго рода сообщеніяхъ, какъ

---

[1]) Весьма интересныя справки по этому вопросу можно найдти въ запискѣ м-ва ф-овъ, представленной въ Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельскохоз. промышленности, прилож. къ Вѣстн. фин. 1902 г. № 25.

вывозныхъ, такъ и внутреннихъ, была принята одна общая тарифная формула (раньше односторонне перевозки хлѣба заграницу) по началу дифференціальнаго уменьшенія пудоверстныхъ смѣтъ съ увеличеніемъ протяженія перевозки грузовъ. Самый тарифъ былъ значительно пониженъ, особенно на разстояніяхъ свыше 800 верстъ, перемолотые продукты заграницу разрѣшено было вывозить по тарифу на 7½—10% ниже тарифовъ на хлѣбъ въ зернѣ, приняты были мѣры къ открытію каждому земледѣльческому району выхода заграницу возможно большаго числа пограничныхъ пунктовъ, причемъ имѣлось въ виду отмѣнить тарифныя преимущества для вывоза хлѣба черезъ черноморскіе порты сравнительно съ балтійскими. Тарифы на внутреннюю перевозку картофеля, отбросовъ, жмыховъ, и отрубей были понижены, пониженъ былъ тарифъ также на овесъ, но только для мѣстностей, гдѣ доходность полеваго хозяйства зависѣла главнымъ образомъ отъ воздѣлыванія ржи и овса, введены льготные тарифы и правила для завоза хлѣбныхъ грузовъ въ склады на храненіе. Тарифамъ придана была извѣстная устойчивость, уравнительность и равномѣрность, для публики свѣдѣнія о тарифахъ стали общедоступны благодаря изданію «Сборника тарифовъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ». Въ 1893 г. на основаніи четырехлѣтняго опыта сдѣланъ былъ рядъ улучшеній въ тарифномъ дѣлѣ: были установлены вмѣсто множества спеціальныхъ вывозныхъ и внутреннихъ тарифовъ (доходившихъ до нѣсколькихъ десятковъ тысячъ отдѣльныхъ тарифныхъ ставокъ, имѣющихъ въ виду перевозку хлѣба изъ того или другого района въ томъ или иномъ направленіи) только *двѣ тарифныя схемы* одна для перевозокъ въ вывозныхъ сообщеніяхъ, другая для внутреннихъ перевозокъ, при чемъ имѣлось именно въ виду оказать содѣйствіе вывозу хлѣба съ окраинъ за границу и не допустить его на внутренніе рынки. По внутренней формулѣ плата была разсчитана отъ 1 до 320 верстъ по 18 коп. съ вагона (610 пуд.) и версты, по внѣшней отъ 1 до 198 верстъ по 25 коп. съ вагона и версты, отъ 181 до 980 вер. къ платѣ за 180 вер. прибавлялось по 9 коп. съ вагона и версты и свыше 980 вер.— по 5 к. (по тарифу 1889 г. дифферсицированье шло до 3.000 вер.). Начиная съ 320 версты и для внутренняго и для внѣшняго сообщенія тарифъ былъ уравненъ, такъ что съ пуда приходилось при перевозкѣ на 320 верстъ платить по 9,44 коп. (57 руб. 60 коп. съ вагона), а затѣмъ для внутренняго сообщенія примѣнялся тарифъ внѣшній. Тарифъ на сѣрые и красные хлѣба былъ установленъ одинаковый въ видахъ нежеланія пониженіемъ тарифа на сѣрые хлѣба содѣйствовать распространенію ихъ культуры и въ виду того, что мы господствуемъ на рынкахъ по вывозу этихъ хлѣбовъ,

и пониженіе тарифовъ принесло бы пользу только иностранному потребителю. Но на перевозку за границу перемолотыхъ продуктовъ сохранено было пониженіе противъ общаго тарифа на 10 и $7^1/_2$% (для муки, перемолотой въ портовыхъ мельницахъ), затѣмъ повышенное до 20 и 15%, и на перевозки во внутреннемъ сообщеніи отрубей, жмыховъ и другихъ отбросовъ предоставлена была скидка въ 10%, тогда какъ на масличныя сѣмена тарифъ былъ повышенъ до 12 руб. съ вагона на разстояніи въ 250 верстъ и болѣе. Для устраненія конкурренціи на внутреннемъ рынкѣ сибирскаго хлѣба въ 1896 г. былъ введенъ для перевозки хлѣба изъ—за Челябинска спеціальный тарифъ, по которому взымалось отдѣльно за протяженіе перевозки до Челябинска и отдѣльно за протяженіе перевозки отъ Челябинска до станціи окончательнаго назначенія груза, что дало сверхъ формулы на пудъ сибирскаго хлѣба лишней платы 8—10 коп. противъ хлѣба центральнаго района. Въ 1896 году, вслѣдствіе ужасающаго пониженія хлѣбныхъ цѣнъ 1894—1895 г.г. на заграничныхъ рынкахъ, былъ возбужденъ вопросъ о воспособленіи земледѣлію нашему путемъ пониженія тарифа на вывозъ хлѣба, требовали пониженія его до $^1/_{100}$ коп. съ пудо-версты. Тарифный комитетъ собралъ большой статистическій матеріалъ для рѣшенія вопроса, изъ котораго выяснилось, что окраины не снабжаютъ центральныхъ потребительныхъ рынковъ, а выбрасываютъ его заграницу, такъ что нѣтъ смысла понижать еще болѣе вывозной тарифъ (предлагали, удержавъ старый тарифъ до 180 верстъ, свыше брать по 5 коп. за вагонъ и версту вмѣсто прежнихъ 9 коп. до 980 вер.), особенно въ виду возможности отвѣта заграничныхъ рынковъ на наше пониженіе перевозныхъ тарифовъ повышеніемъ таможенныхъ ставокъ. Находило большинство членовъ тарифнаго комитета также ненужными измѣненія въ тарифѣ на перемолотыя издѣлія (меньшинство, защищая центральныхъ мукомоловъ, требовало *повышенія* тарифовъ на муку), а равно на сѣрые и красные хлѣба. Соединенное Присутствіе, куда дѣло поступило въ 1897 г. изъ Совѣта по тарифнымъ дѣламъ, отнеслось въ общемъ не сочувственно къ измѣненіямъ тарифа въ 1893 г.: была только во внутреннихъ тарифахъ смягчена дифференцировка тарифныхъ ставокъ путемъ пониженія ихъ, болѣе значительнаго для разстояній отъ 320 до 540 верстъ и менѣе значительнаго для разстояній отъ 800 до 1120 верстъ съ распространеніемъ послѣдняго пониженія на вывозныя сообщенія,— были понижены тарифы на перевозку отбросовъ мукомольнаго и маслобойнаго производства во *внутреннихъ* сообщеніяхъ (до $^1/_{60}$ к. съ пудо-версты до 1056 верстъ съ оставленіемъ пониженія на 10% противъ тарифа на зерновые хлѣба на болѣе отдаленныхъ разсто-

яніяхъ), да понижены немного были станціонные сборы. Общій пересмотръ тарифовъ на хлѣбъ въ 1900—1901 г.г. не далъ почти ничего новаго, если не считать измѣненія общихъ тарифныхъ формулъ въ томъ смыслѣ, что прежняя непрерывно продолжающаяся дифференцировка провозныхъ платъ была отраничена опредѣленными минимальными ставками (для масл. сѣмянъ въ $^1/_{75}$ к. въ вывозномъ сообщеніи и до $^1/_{80}$ для прочихъ хлѣбныхъ грузовъ и для маслян. сѣмянъ во внутреннемъ сообщеніи), да еще установленія тарифовъ для сибирскаго хлѣба на Котласъ такъ, чтобы въ направленіи къ Архангельску перевозка обходилась на 3—4 коп. дешевле, чѣмъ къ Петербургу. Центральные сельскіе хозяева продолжали однако настаивать на пониженіи тарифа внутренняго сообщенія до 1000 вер.— до $^1/_{50}$ коп. съ пудо-версты. Предложеніе это, какъ и рядъ другихъ, касающихся пониженія нашихъ хлѣбныхъ тарифовъ, было разсмотрѣно въ особомъ совѣщаніи о нуждахъ сельскохоз. промышленности, которое не нашло однако возможнымъ настаивать на измѣненіи дѣйствующихъ тарифовъ (за неприкосновенность ихъ высказался и м-ръ ф-овъ, находя, что вслѣдствіе требуемаго пониженія, падутъ доходы жел. дорогъ, *въ томъ числѣ частныхъ*, интересы которыхъ необходимо особенно бдительно охранять, ибо и безъ того очень трудно привлекать капиталы на постройку частныхъ дорогъ [1]). Мы полагаемъ, что не недостатки хлѣбныхъ тарифовъ виною бѣдствій нашей сельско-хозяйственной промышленности и что ихъ никакими тарифами не избыть, тѣмъ болѣе что уменьшеніе дохода жел. дорогъ (и безъ того ничтожнаго) поведетъ къ увеличенію налоговъ, которые придется платить все тому же сельскому населенію. Причины бѣдствій—совсѣмъ иныя, а одна изъ важнѣйшихъ—паденіе хлѣбныхъ цѣнъ происходитъ въ значительной мѣрѣ отъ отсутствія организаціи у насъ правильной хлѣбной торговли, которое мѣшаетъ и осуществленію мѣръ къ поднятію цѣнъ на европейскомъ рынкѣ со стороны Америки. Сюда, а не на тарифное дѣло должна быть направлена энергія м-ва ф-овъ [2]),

При всемъ томъ и тарифное дѣло по своей важности не могло быть оставлено м-вомъ ф-овъ безъ надлежащаго вниманія. 1 янв. 1893 г. [3]) выпущено впервые въ свѣтъ объединенное изданіе для всѣхъ грузовъ, кромѣ отнесенныхъ къ отдѣльнымъ сводамъ тарифовъ,

---

[1]) Соображеніе несостоятельное, такъ какъ въ наши *частныя* дороги вложены главнымъ образомъ капиталы, доходъ на которые гарантированъ правительствомъ.

[2]) См. нашу записку объ организаціи хлѣбнаго вывоза, поданную въ особое совѣщаніе, «Рус. сельскох. банкъ» Харьковъ 1902 г.

[3]) Свѣдѣнія беремъ изъ *Вѣстн. фин.* 1900 г. № 48 стр. 328—431.

желѣзныхъ дорогъ такъ наз. III группы, со строемъ основныхъ 12 классовъ отъ $^1/_{10}$ до $^1/_{100}$ коп. съ пудо-версты и съ дифференціалами по системѣ площадокъ при переходѣ изъ класса въ классъ. Съ 1 окт. того же 1893 г. введенъ былъ въ дѣйствіе первый тарифъ, *распространенный на всю нашу сѣть*, дѣлившуюся тогда уже на *двѣ группы*. Система площадокъ при переходѣ изъ класса въ классъ была замѣнена системою наращиваній платъ по пудоверстнымъ ставкамъ. Въ 1894 г. общій тарифъ былъ переработанъ и въ такомъ видѣ изданъ и введенъ въ дѣйствіе 1 іюля 1895 г. Здѣсь ставки внутреннихъ сообщеній были сближены со ставками вывозными и особенно ввозными: такъ отмѣнены были всѣ исключительные тарифы на перевозку грузовъ отъ портовъ Чернаго, Азовскаго и Балтійскаго морей и назначены были тарифы одинаковые какъ отъ портовъ до внутреннихъ пунктовъ, такъ и въ обратномъ направленіи. Кромѣ того для скоропортящихся грузовъ были сдѣланы значительныя пониженія въ провозныхъ платахъ при перевозкахъ въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ. 3-ье изданіе общаго тарифа вступило въ силу съ 1 янв. 1897 г. По этому изданію совершенно были слиты тарифныя ставки для всѣхъ грузовъ при перевозкахъ какъ по дорогамъ I, такъ и по дорогамъ II группы, затѣмъ разсчетъ повагонныхъ платъ для многихъ грузовъ сталъ производиться по нормѣ 750 пудовъ вмѣсто прежнихъ 610 пудовъ и, наконецъ, пересмотрѣны были всѣ ставки въ отношеніи ихъ примѣнимости къ такимъ длиннымъ протяженіямъ, которыя обозначались съ открытіемъ движенія по Западно-Сибирской и Челябинскъ-Екатеринбургской линіямъ, при чемъ схемы для нѣкоторыхъ массовыхъ грузовъ, заканчивавшіяся наращиваніемъ по очень низкимъ пудоверстнымъ ставкамъ, ограничены были высшею ставкою за все число верстъ, а для пониженія провозныхъ платъ на большихъ протяженіяхъ при нормальныхъ классахъ—утверждены были переходы каждаго изъ первыхъ пяти классовъ въ слѣдующій низшій путемъ соотвѣтственно подобранныхъ наращиваній, остальные же (VI—XII классы) примѣнены были безъ измѣненія.

Четвертое изданіе общаго тарифа (съ 1 ноября 1899 г.) усовершенствовало различныя правила таксировки, а также добавило и измѣнило номенклатуру предметовъ перевозки. Пятое изданіе (съ 1 янв. 1901 г.) дало измѣненіе старыхъ и нѣкоторые новые тарифы на отдѣльные грузы и содержитъ цѣлый рядъ улучшеній тарифовъ въ смыслѣ ихъ внѣшняго строя. Двѣнадцать нормальныхъ классовъ и почти всѣ исключительные тарифы были оставлены безъ измѣненій, но число дифференціаловъ съ 38 понижено до 24 (не считая впрочемъ выработанныхъ вновь исключительныхъ восьми диф-

ференціаловъ для опредѣленной категоріи грузовъ или опредѣленныхъ сообщеній).

Мы видимъ, что дѣло сводилось къ постепенному упрощенію и упорядоченію нашей тарифной системы. Работа эта нелегкая и сложная, требующая большихъ знаній, особенно если принять во вниманіе, сколько разнообразныхъ интересовъ сталкивается при установленіи тѣхъ или иныхъ тарифовъ на томъ или иномъ товарѣ, въ томъ или иномъ сообщеніи. Министерство финансовъ привлекало къ работѣ многихъ выдающихся спеціалистовъ, въ томъ числѣ имѣющихъ высокую теоретическую научную подготовку (Н. Е. Гіацинтовъ, А. И. Загорскій), работы неустанно идутъ и въ настоящее время. Выгодность тарифныхъ ставокъ для грузоотправителей приходится соразмѣрять съ выгодностью для государства жел. дорогъ (приносящихъ пока крупные убытки) и иногда отказываться отъ пониженія тарифовъ, если оно грозитъ значительнымъ пониженіемъ дохода жел. дорогъ. Иногда упрекаютъ правительство, что нѣкоторыми тарифами (для нефтяныхъ грузовъ по Закавказской ж. д., для марганца по Чіатурской вѣтви) оно замѣняетъ вывозную пошлину на отпущенные заграницу товары. Мы думаетъ, что въ извѣстныхъ случаяхъ такая политика совершенно цѣлесообразна, ибо пониженіе тарифовъ принесло бы только удешевленіе продукта для иностранныхъ потребителей, увеличеніе прибылей для экспортеровъ (также большею частью иностранцевъ) и отразилось бы въ самой сильной степени на доходности казенныхъ ж. дорогъ (въ сторону ея пониженія). Пониженіе же вывозныхъ тарифовъ въ необходимыхъ случаяхъ всегда дѣлалось охотно, какъ напр. пониженъ былъ недавно тарифъ на каменный уголь къ нѣкоторымъ портамъ Чернаго моря въ цѣляхъ развитія его экспорта въ Малую Азію и на Балканскій полуостровъ. За то небезосновательно указываютъ на ненормальность нѣкоторыхъ тарифовъ, дающихъ преимущество привислянскому мануфактурному району передъ центральнымъ, да и вообще въ этомъ отношеніи не мѣшало бы произвести серьезный пересмотръ тарифовъ съ цѣлью особаго покровительства обрабатывающей промышленности въ центральномъ районѣ сравнительно съ окраинами: настоятельно необходимо повысить заработки, а съ тѣмъ вмѣстѣ и благосостояніе коренного русского населенія...

Реформой чрезвычайной важности, до сихъ поръ еще недостаточно оцѣненной, было *пониженіе пассажирскихъ тарифовъ*, произведенное въ 1894 г. До этого времени тарифъ разсчитывался съ версты по 3 коп. для перваго класса, $2^1/_4$ для второго и $1^1/_4$ коп. для третьяго, съ государственнымъ сборомъ по 3,75 коп., 2,8125 к. и 1,4375 к. При громадности нашихъ разстояній такой высокій та-

рифъ дѣлалъ для лицъ средняго достатка поѣздки совершенно непосильными. Отсюда чрезвычайно слабое у насъ пассажирское движеніе (въ 1891 г. было перевезено всего 43½ мил. человѣкъ, тогда какъ въ Германіи 315 мил., Великобританіи 817 мил., Франціи 208 мил. и даже маленькой Бельгіи 57 мил. человѣкъ), на версту рельсовыхъ путей у насъ приходилось всего 1600 пассажировъ (противъ 4800 въ Австріи, 13.000 въ Пруссіи и 15.000 въ Саксоніи) и даже на самыхъ людныхъ дорогахъ число ихъ едва доходило до 7000 чел. на версту (на М.-Казанской ж. д., Николаевская давала только 3667 пассажировъ), а валовой доходъ едва составлялъ 16,9% всего дохода дорогъ (48 мил. руб. изъ 284½ мил. р.), съ версты — 1775 р. Дорогой тарифъ способствовалъ необыкновенному процвѣтанію на нашихъ дорогахъ безбилетныхъ пассажировъ, провозимыхъ кондукторскими бригадами за извѣстное вознагражденіе, отчего сильно уменьшался доходъ ж. дорожной сѣти. Конечно, пассажирское движеніе вездѣ бездоходно, конечно, ничтожное количество пассажировъ у насъ, особенно въ I и II классахъ (всего 2 и 6,5% общаго количества пассажироверстъ), объясняется нашей бѣдностью но все-таки мысль удешевить пассажирскіе тарифы такъ, чтобы сдѣлать Россію дѣйствительно проѣзжею и для малоимущихъ классовъ населенія могла имѣть огромное значеніе въ дѣлѣ увеличенія числа пассажировъ и даже поднятія доходности жел. дорогъ. Мысль эта у насъ возникла [1]) въ серединѣ 1891 г. подъ вліяніемъ успѣшнаго примѣненія пониженнаго поясного пассажирскаго тарифа въ Венгріи, благодаря которому число пассажировъ съ 70.605.000 человѣкъ въ 1888 г. возрасло за два года до 121.828.000, а доходъ на километръ съ 2888 до 3385 гульд. Съ другой стороны удручающе дѣйствовалъ на правительство наше тотъ фактъ, что съ 1882 г. по 1891 г. (за 10 лѣтъ) сѣть наша увеличилась на 28%, число перевезенныхъ пудоверстъ грузовъ малой скорости и выручка за перевозку этихъ грузовъ возросли на 64%, а на версту на 24%, тогда какъ количество пассажировъ и выручка за ихъ перевозку возрасли за это же время только на 16%, а на одну версту количество пассажироверстъ *уменьшилось* на 10%. Реформа напрашивалась сама собою, хотя министерство финансовъ и не ожидало отъ нея особыхъ *прямыхъ* выгодъ для жел. дорогъ, ожидало скорѣе убытковъ, но за то разсчитывало на огромныя косвенныя выгоды отъ реформы для цѣлой страны. Проведена была реформа на слѣдующихъ основаніяхъ: до 160 верстъ тарифъ оставленъ былъ прежній — по 1,4375 коп. съ версты за III классъ (включая государ. сборъ),

---

[1]) Беремъ свѣдѣнія изъ *Вѣстн. финансовъ* 1894 г. № 30.

отъ 160 до 300 верстъ введена была строгая дифференціальная система, именно къ платѣ въ 2 р. 30 к. за 160 верстъ добавлялось за каждую версту 0,9 коп., а съ 300 верстъ начиналось *поясная* система (по 20 коп. за каждый поясъ); при чемъ отъ 301 до 500 верстъ назначено было 8 поясовъ по 25 верстъ каждый, отъ 501 до 710 семь поясовъ по 30 верстъ, отъ 711 до 990 опять 8 поясовъ по 35 верстъ и отъ 991 до 1510—13 поясовъ по 40 верстъ каждый, свыше 1510 верстъ каждыя 50 верстъ образовали новый поясъ. Плата за 2-ой классъ была назначена полуторная, а за 1-ый въ $2^1/_2$ раза большая противъ третьяго класса. Тарифъ введенъ въ дѣйствіе былъ съ 1 декабря 1894 г. Пониженіе провозныхъ платъ сравнительно съ прежнимъ оказалось громадное:

Такъ на разстоян.	300	вер.	вмѣсто	4 р.	31 к.	плата	оказ.	въ	3 р.	56 к.,	пониж.	17,4%
» » »	500	»	»	7 »	19 »	»	»	»	5 »	20 »	»	27,7
» » »	1000	»	»	14 »	38 »	»	»	»	8 »	40 »	»	41,6
» » »	2000	»	»	28 »	75 »	»	»	»	12 »	80 »	»	55,5
» » »	3000	»	»	43 »	13 »	»	»	»	16 »	80 »	»	61,0

Тарифъ на короткихъ разстояніяхъ не былъ уменьшенъ въ силу того соображенія, что такого рода поѣздки изъ году въ годъ возрастали, тогда какъ поѣздки на дальнихъ разстояніяхъ сокращались. Съ 1 мая 1896 г. были однако введены такъ называемые *пригородные* тарифы по 1 к. съ версты для короткихъ разстояній, благодаря чему пониженіе пассажирскихъ тарифовъ стало общимъ достояніемъ. На сколько сильно сравнительно съ западно-европейскими жел. дорогами былъ пониженъ русскій тарифъ показываетъ слѣдующія данныя [1]). Съ пассажира и километра взымалось во франкахъ:

	За III кл.	За II кл.	За I кл.
Въ Англіи.	0,0840	0,1053	0,1261
» Германіи	0,0580	0,0834	0,1126
» Италіи.	0,0565	0,0871	0,1243
» Голландіи.	0,0530	0,0850	0,1060
» Швейцаріи	0,0520	0,0730	0,1040
» Франціи	0,0493	0,0756	0,1120
» Бельгіи.	0,0480	0,0710	0,0950
» Венгріи	0,0376	0,0627	0,0764
» Австріи	0,0351	0,0701	0,1051
» Россіи.	0,0182	0,0273	0,0565

[1]) Вѣстн. фин. 1896 г. № 11 стр. 664.

Необходимо добавить, что и въ отношеніи перевозки пассажирскаго багажа даны были при реформѣ тарифа у насъ новыя льготы (въ Австро-Венгріи, напротивъ, по случаю удешевленія пассажирскихъ тарифовъ отмѣнена была вовсе безплатная перевозка пассажирскаго багажа даже въ незначительныхъ количествахъ): кромѣ безплатной перевозки 1 пуда багажу на каждаго пассажира (установленной еще общимъ уставомъ россійскихъ жел. дорогъ) сверхъ этого количества съ каждыхъ 10 фун. багажу опредѣлено было взимать съ первыхъ 300 верстъ по прежнему по 0,0575 коп. за версту, въ первомъ поясѣ отъ 300 до 325 верстъ—по разсчету за 300 верстъ, т. е. $17^1/_4$ коп. (съ госуд. сборомъ) а въ каждомъ слѣдующемъ поясѣ—по $1^1/_2$ коп. добавки, такъ что въ сравненіи съ прежнимъ удешевленіе составило:

на 500	верстъ	вмѣсто		$31^1/_4$	к.		$27^1/_2$	к.,	менѣе на	12%
» 1000	»	»		$62^1/_2$	»		51	»	» »	18,4%
» 2000	»	»	1 р.	25	»		$84^1/_2$	»	» »	32,4%
» 3000	»	»	1 »	$87^1/_2$	»	1 р.	$14^1/_2$	»	» »	38,9%

Плата за дѣтей 5—10 лѣтняго возроста была понижена до $^1/_4$ цѣны билета для взрослыхъ, льготныя правила для проѣзда офицеровъ и учащихся, данныя раньше, были сохранены и послѣ введенія реформы. Для скорыхъ и курьерскихъ поѣздовъ были впослѣдствіи введены плацъ-карты, дающія право на занятіе въ вагонѣ опредѣленнаго мѣста не только для сидѣнія, но и для сна, но пользованіе этими поѣздами сопряжено (совершенно основательно) съ особыми доплатами. Для разстояній свыше 3000 верстъ (съ открытіемъ Сибирской дороги) была установлена плата въ размѣрѣ 40 к. за каждый поясъ, считая послѣдній въ 70 верстъ, т. е. на разстояніяхъ свыше 3000 верстъ пониженіе провозной платы нѣсколько сокращено. По мѣрѣ окончанія работъ на Сибирской и Восточно-Китайской дорогахъ, которыя естественно должны стать транзитными для пассажирскаго движенія между Европой и Крайнимъ Востокомъ, было обращено вниманіе, что при нашихъ дешевыхъ тарифахъ мы будемъ оказывать почти безплатныя услуги иностранцамъ и естественно былъ поднятъ вопросъ о нѣкоторомъ удороженіи тарифа на дальнихъ разстояніяхъ...

Что касается до государственнаго сбора съ пассажирскихъ билетовъ, багажа и грузовъ большой скорости, введеннаго въ министерство С. А. Грейга (1879) то, понижая тарифы, правительство нашло нужнымъ сборъ этотъ *понизить* съ 25% стоимости провоза билетовъ I и II кл. и грузовъ большой скорости до 15%, сохранивъ

сборъ для билетовъ III кл. въ прежнемъ размѣрѣ, т. е. также 15%, при чемъ раньше процентный госуд. сборъ прибавлялся къ цѣнѣ билета, а по новому закону [1]) онъ долженъ былъ отчисляться изъ цѣны билета. Кромѣ того должны были облагаться грузы перевозимые только въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, перевозимые же въ товарныхъ поѣздахъ большой скорости (250 верстъ въ сутки) сбору уже не подлежали, какъ прежде, а получили только высшій тарифъ сравнительно съ грузами, идущими въ поѣздахъ малой скорости (120 в. въ сутки). Въ свое время м-во ф-овъ дало подробное объясненіе, почему вмѣсто пониженія тарифа не былъ отмѣненъ просто госуд. сборъ съ билетовъ, почему пониженіе сбора не было распространено на III классъ и почему отмѣненъ былъ сборъ съ грузовъ большой скорости, перевозимыхъ въ товарныхъ поѣздахъ [2]). Оно указывало, что отмѣна сбора отразилась бы сильно на госуд. доходахъ, а между тѣмъ сравнительно съ пониженіемъ самого тарифа дало бы ничтожныя выгоды пассажирамъ; отчисленіе 15% одинаково съ провозной платы всѣхъ трехъ классовъ представляло большое удобство въ техническомъ отношеніи, между прочимъ при переходѣ пассажировъ изъ высшаго класса, такъ какъ при переходѣ изъ 3-ьяго класса во 2-й приходилось брать просто 1/2 билета 3-ьяго кл., а при переходѣ изъ 2-го въ первый цѣлый билетъ 3-ьяго класса. Госуд. сборъ съ грузовъ большой скорости въ товарныхъ вагонахъ сильно отражался на сокращеніи такихъ перевозокъ и усиленіи движенія грузовъ малой скорости, отмѣна же сборовъ грозила сравнительно небольшою потерею (всего до 1.150.000 руб.). Не упоминало м-во ф-овъ только о самомъ главномъ: госуд. сборъ съ пассажирскихъ билетовъ имѣлъ всегда главною цѣлью привлечь въ пользу государства часть доходовъ прибыльныхъ частныхъ дорогъ, которые иначе пошли бы въ пользу акціонеровъ. Поэтому сохраненіе сбора необходимо привѣтствовать, и существованіе его нѣсколько видоизмѣняетъ картину результатовъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства. Выс. утв. 15 окт. 1900 г. положеніемъ комитета министровъ [3]) былъ установленъ съ пассажирскихъ билетовъ еще одинъ особый сборъ—въ пользу Россійскаго общества Краснаго Креста въ размѣрѣ 5 коп. съ каждаго билета I и II кл. превышающаго стоимость 2 р. и съ каждаго билета III кл., превышающаго стоимость 8 руб., — налогъ небольшой и слишкомъ симпатичный по своей цѣли, чтобы стоило противъ него возражать, хотя онъ и противорѣчитъ извѣстнымъ принципамъ финансовой науки.

---

[1]) Выс. утв. 6 іюня 1894 г. мн. Госуд. Сов. (П. С. З. № 10778).

[2]) Вѣстн. фин. 1894 г. № 31.

[3]) Собр. узак. 1900 г. ст. 2653.

Реформа пассажирскаго тарифа имѣла огромный успѣхъ: количество перевезенныхъ пассажировъ съ 55.632 тыс. чел. въ 1894 г. возросло до 101.570 тыс. чел. въ 1900 г., количество сдѣланныхъ ими пассажиро-верстъ съ 5.758 мил. до 11.006 мил., при чемъ на версту сѣти приходилось въ 1894 г. 189.376 пассажиро-верстъ, а въ 1900 г. 268.972 пас.-верстъ [1]). Выручка съ пассажирскаго движенія составляла въ 1894 г.—57.255 тыс. руб., въ 1900 г. 88.327.000 р., болѣе на 54%, валовой доходъ на версту возросъ съ 1883 р. до 2159 руб. или почти на 15% [2]),—результатъ очень утѣшительный, такъ какъ ясно, что реформа не только не привела государство къ убыткамъ, но и дала ему дов. крупныя прибыли. Госуд. сборъ съ билетовъ и грузовъ большой скорости, опредѣлявшійся въ 1894 г. суммою 9.677.489 р., дошелъ въ 1900 г. уже до 13.722.666 р., въ 1901 г. до 14.806.994 р. [3]). Изъ этого, конечно, не слѣдуетъ, что пассажирское движеніе послѣ реформы стало *прибыльнымъ* для жел. дорогъ нашихъ: нѣтъ, оно по прежнему, какъ и всюду, убыточно, но убытки эти несомнѣнно нѣсколько сократились. Такъ въ 1892 г. по пассажирскому движенію на одну пассажиро-версту приходилось убытка 0,40 коп., въ 1893 г.—0,30 к., въ 1894 г.—0,27%, а въ 1895 г. уже только 0,21 коп. [4]), каковой убытокъ въ слѣдующіе годы понизился даже 0,18—0,20 к. [5]). Такой убытокъ менѣе того, который несутъ по своимъ дорогамъ Австро-Венгрія (0,45—0,48 к. въ послѣдніе годы), Германія (0,32—0,33 коп.) и Соед. Штаты Сѣв. Америки (0,43—0,48 коп.) и не многимъ болѣе убытка, который несетъ Франція (0,14—0,17 коп.), но во всѣхъ этихъ странахъ тарифы гораздо болѣе дорогіе чѣмъ у насъ. Мы же, неся убытки, по крайней мѣрѣ можетъ пользоваться по дешевымъ цѣнамъ нашими дорогами, въ чемъ до реформы 1894 г. общество наше было очень стѣснено. Проѣзжею Россія стала только послѣ реформы 1894 г., и этого нельзя не вмѣнить въ крупную заслугу нынѣшнему министру финансовъ. Россія слишкомъ дорого заплатила и продолжаетъ платить за удовольствіе имѣть рельсовые пути, дороговизна тарифовъ мѣшала однако пользоваться пріобрѣтеннымъ съ такимъ огромными пожертвованіями имуществомъ. Теперь по крайней мѣрѣ мы близки къ идеалу, который высказывается уже нѣкоторыми публицистами З.-Европы: перевозить пассажировъ по жел. дорогамъ безплатно.

---

[1]) Стат. сборн. м. п. с. 1900 г. вып. 69, стр. LXIX.

[2]) Ibid., стр. XXI

[3]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контр. 1894 г. стр. 24, 1900 г. стр. 22, 1901 г. стр. 18.

[4]) Стат. сбор. м. п. сообщ. вып. 57 стр. LXIX.

[5]) Стат. сбор. м. п. сообщ. вып. 69 стр. LXXIX.

*

Идея такой безплатной перевозки, конечно, не заслуживаетъ сочувствія, ибо не всѣ могутъ въ равной степени воспользоваться услугами дорогъ, а платить за ихъ содержаніе пришлось бы всѣмъ, но возможное удешевленіе перевозки—идеалъ и достижимый, и цѣлесообразный. Здѣсь мы пока стоимъ впереди остальной Европы. Надо добавить, что и удобства перевозки пассажировъ у насъ неизмѣримо большія, чѣмъ на Западѣ. Довольно сказать, что тамъ большинство вагоновъ устроены еще по системѣ несообщающихся другъ съ другомъ купе, и ни одинъ вагонъ (кромѣ спеціальныхъ вагоновъ частнаго общества *Wagons-lits*) не имѣетъ приспособленій для сна, тогда какъ въ Россіи всѣ вагоны проходные, всѣ приспособлены для ночного отдыха, а при плацкартахъ его и обезпечиваютъ, предоставляя четырехмѣстный диванъ только для двоихъ пассажировъ.

Оставляя затѣмъ въ сторонѣ тарифныя работы послѣдняго десятилѣтія (1893—1902), имѣющія меньшія значеніе, какъ и нѣкоторые законодательные акты общаго значенія, относящіеся къ желѣзнымъ дорогамъ, представляемъ, для заключенія изслѣдованія нашего, рядъ цифръ, выражающихъ результаты нашего желѣзнодорожнаго хозяйства въ новѣйшее время.

ГОДЫ	Было открыто для движенія рельсов. пут.	Изъ этого числа въ казен. упр.	Частныхъ жел. дорогъ	Валовой доходъ всей сѣти	Валовой расх. всей сѣти	Коэф. эксп.	Чистый доходъ
				тыс. руб.	тыс. руб.		тыс. руб.
1892	29.157	11.636	17.521	301.575.950	194.575.644	64%	107.000.306
1893	30.737	13.771	16.966	328.641.488	200.587.551	61%	128.058.937
1894	32.562	18.263	14.299	371.783.810	217.930.773	58%	153.853.037
1895	34.448	21.746	12.702	396.822.770	231.303.682	58%	165.519.088
1896	36.718	24.269	12.449	426.322.767	248.245.732	58%	178.077.035
1897	38.306	25.320	12.986	452.257.055	272.598.633	59%	179.658.422
1898	42.224	27.514	14.710	486.524.129	298.972.276	62%	187.551.853
1899	47.176	30.479	16.697	521.276.387	332.612.921	64%	188.663.466
1900	50.022	34.091	15.931	580.571.330	383.087.431	66%	197.483.899
1901	53.064	35.477	17.587	574.687.000	396.331.000	69%	178.356.000
Итого за 10 лѣтъ	24.360[1]	--	--	4.440.512.686	2.776.245.643	62½	1.664.267.043
Въ средн. за годъ	2.436	—	—	444.051.268	277.624.564	62½	166.426.704

[1]) Къ концу 1891 г. было открыто для движенія 28.704 версты. Въ 1902 г. открыто для движенія около 1.300 верстъ, слѣд. въ 1893—1902 г. открыто для движенія 25.207 верстъ или по 2.520 верстъ въ годъ.

Распредѣленіе дохода и расхода между казенными и частными линіями выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

ГОДЫ	Валов. дох. каз. дор.	Расходъ эксплоат. казен. дор.	Коэф. эксп.	Чистый доходъ казен. дор.	Валовой доходъ частныхъ дорогъ	Расходъ эксплоат. частныхъ дорогъ	Коэф. эксп.	Чистый доходъ частныхъ дорогъ
	тыс. руб.	тыс. руб.	%	тыс. руб.	тыс. руб.	тыс. руб.	%	тыс. руб.
1892	85.894.608	58.210.276	68	27.484.332	215.268.637	135.958.804	64	79.309.833
1893	120.025.723	75.161.848	63	44.863.875	208.026.122	124.721.566	60	83.304.556
1894	208.269.557	125.523.887	60	82.745.670	161.724.419	91.272.950	56	70.451.469
1895	259.347.178	151.723.372	58	107.623.806	139.143.407	80.527.457	58	58.615.950
1896	285.354.500	165.961.305	58	119.393.195	140.968.267	82.284.427	58	58.683.840
1897	319.515.234	193.695.765	61	125.819.467	132.741.821	78.902.867	59	53.838.954
1898	342.399.805	209.092.747	61	133.307.058	144.124.324	89.879.528	63	54.244.796
1899	359.815.797	231.456.469	64	128.359.328	161.460.590	101.156.452	63	60.304.138
1900	395.568.874	266.453.524	67	129.115.350	185.002.456	116.818.102	64	68.184.354
1901	388.394.000	270.388.000	70	118.006.000	187.942.306	125.943.073	67	61.999.233

Изъ этихъ данныхъ мы видимъ, что въ общемъ эксплоатація частныхъ линій, шла болѣе успѣшно, чѣмъ казенныхъ. Нагляднѣе стоитъ дѣло, если опредѣлить доходы и расходы на версту жел. дор. [1]).

ГОДЫ	Валовой доходъ на версту всей сѣти	Расходъ на версту всей сѣти	Чистый доходъ на версту всей сѣти	Валовой доходъ казенныхъ дор.	Расходъ казенныхъ линій	Чистый дох. каз. линій	Валов. дох. на версту частной сѣти	Расходъ на версту част. сѣти	Чистый дох. на версту частн. дор.
	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.
1892	10.966	7.075	3.891	8.403	5.708	2.695	12.481	7.883	4.598
1893	11.616	7.078	4.538	9.422	5.900	3.522	13.418	8.045	5.373
1894	11.959	6.838	5.121	11.437	6.893	4.544	11.669	6.744	4.925
1895	12.120	7.064	5.056	11.936	6.983	4.953	12.480	7.222	5.258
1896	12.297	7.160	5.137	12.610	7.334	5.276	11.798	6.886	4.912
1897	11.777	7.098	4.679	12.081	7.323	4.758	11.182	6.644	4.538
1898	11.842	7.280	4.562	12.818	7.743	5.075	10.442	6.517	3.925
1899	11.771	7.513	4.258	12.336	7.932	4.404	10.689	6.712	3.977
1900	11.999	7.927	4.072	12.270	8.214	4.056	11.398	7.292	4.106

[1]) По даннымъ Стат. сбор. м. п. с. вып. 1892—1900 гг. табл. IX и Свѣд. гос. кон. 1892—1900. Данныя эти не совпадаютъ.

О степени доходности или убыточности желѣзнорожной сѣти судить можно различно въ зависимости отъ методовъ подсчета капитальныхъ затратъ на дороги, ихъ оплаты, характера расходовъ и доходовъ. Иногда, напр. госуд. контроль вноситъ въ счетъ поступленій жел. дорогъ—сборъ съ грузовъ и пассажировъ,—совершенно правильно, такъ какъ этотъ сборъ равносиленъ увеличенію тарифовъ и безъ желѣзныхъ дорогъ не могъ бы существовать, въ другихъ же своихъ подсчетахъ позднѣйшаго времени госуд. контроль безъ всякихъ основаній эти поступленія во вниманіе не принимаетъ. Далѣе въ общій счетъ расходовъ по желѣзн. дорогамъ можно вносить только проценты по *дѣйствительно* заключеннымъ ж. д. займамъ, оставляя въ сторонѣ затраты, произведенныя изъ текущихъ средствъ госуд. казначейства или самихъ жел. дорогъ, а можно вносить въ счетъ оплату всѣхъ вообще затраченныхъ на жел. дороги капиталовъ, по условному (гипотетическому) проценту (принято у насъ въ настоящее время начислять $4^1/_2$%), тогда расходъ значительно возрастетъ. Можно въ счетъ вводить только расходы *эксплоатаціи* жел. дорогъ, но можно принимать во вниманіе также расходы на капитальное улучшеніе жел. дорогъ и на снабженіе ихъ усиленнымъ подвижнымъ составомъ, тѣмъ болѣе что этого рода расходы заносятся у насъ въ счетъ обыкновеннаго (а не чрезвычайнаго, какъ было прежде) бюджета. Госуд. контроль въ своихъ ежегодныхъ *свѣдѣніяхъ о жел. дорогахъ* усчитываетъ только расходъ собственно эксплоатаціи, а расходъ на улучшеніе жел. дорогъ и снабженіе ихъ подвижнымъ составомъ относитъ въ счетъ капитальныхъ затратъ по жел. дор. сѣти, причисляетъ ихъ къ основнымъ и дополнительнымъ капиталамъ дорогъ, начисляя на эти затраты по $4^1/_2$%. Это, конечно, совершенно правильный пріемъ для опредѣленія *дѣйствительной* періодической доходности нашей ж. д. сѣти. Въ прежнее время капитальныя затраты на жел. дороги по ихъ улучшенію и увеличенію подвижного состава, покрывались *новыми займами* и проводились по чрезвычайному госуд. бюджету или чрезвычайному же бюджету частныхъ ж. д. обществъ. Слѣдуя въ данномъ случаѣ методу госуд. контроля, мы получимъ слѣдующія цифры:

ГОДЫ	Основной капиталъ жел. дорогъ исчислялся въ	Чистый доходъ по даннымъ госуд. контр.	%-ое отношеніе дохода къ капиталу	Сумма обязательн. на дор. платежей по займамъ etc.	На обяз. платежи употребл. изъ чист. дохода	Какой процентъ на капиталъ требовалось выработать	Какой процентъ составляетъ часть, употребл. изъ чист. дох. на опл. капит.	Въ пользу акціонеровъ сверхъ и безъ гарантіи	Въ запасный капиталъ и на другія надобности	Приплаты казны или прибыль казны по желѣзн. дор. — или +
	тыс. руб.	т. р.	%	т. р.	т. р.	%	%	т. р.	т. р.	тыс. руб.
1892	3.145.006	107.820	3,43	136.931	94.345	4,35	3,0	11.248	2.712	—42.586
1893	3.235.691	128.059	3,96	135.457	114.750	4,19	3,54	12.200	3.135	—20.707
1894	3.533.250	153.853	4,35	141.729	137.620	4,01	3,89	11.752	3.195	— 4.109
1895	3.789.424	165.519	4,37	151.406	153.186	3,99	4,04	11.068	3.934	+ 1.780
1896	3.791.447	178.077	4.91	153.656	164.944	4,05	4,35	10.666	2.719	+11.288
1897	4.106.341	179.658	4,38	165.704	168.718	4,08	4,11	8.895	2.246	+ 3.014
1898	4.243.365	187.552	4,73	170.062	178.826	4,01	4,21	7.134	1.593	+ 8.762
1899	4.475.763	188.663	4,58	177.502	178.717	3,97	3,99	8.168	1.778	+ 1.215
1900	4.721.814	197.300	4,15	187.307	184.661	3,97	3,91	9.170	3.469	— 2.646

Изъ какихъ элементовъ слагались доходы и расходы по казенной и частной сѣтямъ? [1]) По казенной сѣти:

	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.
1) На платежи по казенн. жел. дор. требов. .	41.397	52.169	86.794	105.468	109.526	120.104	119.967	124.505	130.583	139.698
2) Въ дѣйств. обращ. на нихъ изъ чист. дох. .	27.484	44.864	82.746	107.624	96.243	98.100	103.384	100.735	104.872	118.006
3) Доплачено казною . . .	18.715	18.464	22.175	16.090	13.284	21.194	16.583	23.770	25.711	—
4) Поступило въ казну изъ чистаго дохода .	4.771	11.189	18.138	18.246	23.151	26.910	29.923	27.624	24.244	—
Прибыль казны	—	—	—	2.156	9.867	5.715	13.340	3.854	—	—
Убытокъ »	13.944	7.305	4.048	—	—	—	—	—	1.468	21.692

[1]) По Свѣд. госуд. контр. 1892 г. стр. VI, 1893 г. стр. VI, за 1894 г. стр. IV—VII, 1895 г. стр. VI, 1896 г. стр. VI—IX, 1900 г. стр. VIII.

Результаты хозяйничанья частныхъ обществъ были таковы:

	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	тыс. руб.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.
На платежи требовалось .	92.655	80.502	54.935	45.938	44.129	45.600	50.095	52.997	56.723	61.674
Обращено на нихъ изъ чист. дох.	60.785	62.159	48.908	42.240	41.690	40.426	43.533	46.737	50.522	41.109
Доплач. казною	31.871	18.342	6.027	3.698	2.439	5.175	6.563	6.260	6.202	21.842
Поступило въ казну	5.450	6.749	5.967	3.323	3.860	2.473	1.985	3.621	5.023	10.624
Убыт. казны	26.420	11.583	61	376	—	2.702	4.578	2.639	1.178	11.218
Прибыль »	—	—	—	—	1.421	—	—	—	—	—

Какъ видимъ, частное желѣзнодорожное хозяйство требовало отъ госуд. казначейства изъ году въ годъ приплатъ, количество которыхъ однако къ 1900 г. сократилось было до минимума, но съ 1901 г. эти приплаты возрастали и предположены въ 1902—1903 гг. къ еще большему возрастанію.

По всей сѣти (казенной и частной) имѣлись такіе результаты:

	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	т. р.
На обязательные платежи требовалось	132.337	128.925	141.729	151.406	153.656	165.704	170.062	177.502	187.307	201.372
Отчисл. изъ чистаго дохода частн. дор.	84.124	96.120	48.908	42.240	41.690	40.426	43.533	46.737	50.522	41.109
Отчисл. изъ чистаго дохода казен. дор.			82.757	105.468	109.526	120.104	103.384	100.735	104.872	118.006
Приплаты казны . . .	52.807	39.337	10.076	3.699	2.439	5.174	23.145	30.030	31.913	21.692
Доля казны въ излишкахъ доходовъ . .	10.221	18.630	5.967	5.479	13.727	8.188	31.907	31.245	29.267	—
Прибыль казны . . .	—	—	—	1.780	11.288	3.014	8.762	1.215	—	—
Убытокъ казны . . .	42.586	20.707	4.109	—	—	—	—	—	2.646	32.910

Сравнивая результаты эксплоатаціи частныхъ и казенныхъ ж. дорогъ, получаемъ такія цифры [1]).

Годы	ДОРОГИ	Строит. капиталъ на версту	Платежи на версту	Чистый доходъ на версту	%-ое отн. чист. дох. къ вал.	Приплаты или прибыли казны на версту + или —
		т. р.	т. р.	т. р.	т. р.	тыс. руб.
1892	Казенныя	83.878	4.036	2.695	32	— 1.341
	Частныя	132.572	5.421	4.598	36	— 1.554
1893	Казенныя	86.743	4.149	3.522	37	— 627
	Частныя	134.480	5.246	5.373	40	— 769
1894	Казенныя	110.293	4.828	4.544	40	— 284
	Частныя	110.435	4.135	5.208	44	— 5
1895	Казенныя	112.767	4.854	4.953	42	+ 99
	Частныя	113.494	3.900	5.258	42	— 34
1896	Казенныя	112.352	4.712	5.137	42	+ 425
	Частныя	85.020	3.667	4.874	42	+ 118
1897	Казенныя	104.180	4.542	4.758	39	+ 216
	Частныя	86.250	3.561	4.503	41	— 226
1898	Казенныя	100.389	4.382	4.869	39	+ 487
	Частныя	80.645	3.510	3.924	37	— 337
1899	Казенныя	97.301	4.289	4.422	36	+ 133
	Частныя	94.325	3.823	4.045	37	— 180
1900	Казенныя	99.112	4.109	4.062	33	— 47
	Частныя	90.894	3.443	4.171	36	— 73
1901	Казенныя	—	4.233	3.596	30	— 637
	Частныя	—	3.715	3.638	33	— 676

Изъ этихъ цифръ мы видимъ, что въ общемъ частная сѣть эксплоатировалась удачнѣе казенной, и, слѣд., тѣ порядки, которые практиковались прежде на частной сѣти, въ м-во С. Ю. Витте были въ корень упразднены [2]). Но для казны частная сѣть была все-таки убыточнѣе казенной, ибо по ней ежегодно дѣлались приплаты, большія нежели по казенной, и въ то время, когда казенныя дороги давали уже прибыль, частныя все еще требовали приплаты. Это происходило не отъ недостатка чистаго дохода на частныхъ дорогахъ, а оттого, что значительная его часть шла въ пользу акціонеровъ, а не

[1]) Цифры эти только приблизительныя, особенно до 1897 г., такъ какъ только съ этого года данныя Госуд. контр. болѣе или менѣе надежны и обработаны. До 1896 г. данныя несогласованы въ отчетахъ и противорѣчивы. Чистый доходъ въ этой таблицѣ не соотвѣтствуетъ иногда предшествующей, ибо тамъ данныя—исправлены и взяты для всей сѣти, а здѣсь только сѣти общаго значенія. Кромѣ того Ярославская дорога здѣсь помѣщена въ числѣ частныхъ, а тамъ въ числѣ казенныхъ съ 1900 г.

[2]) Для сравненія съ прежними данными о доходности нашей желѣзнод. сѣти см. Рус. госуд. кредитъ, т. II стр. 405—410.

на обязательные гарантированные платежи, лежащіе на частной сѣти. Таковы результаты нашего ж. д. хозяйства, если его разсматривать, какъ коммерческое предпріятіе, по строгимъ правиламъ бухгалтеріи и безъ всякаго отношенія собственно къ государственной росписи. Можетъ быть примѣненъ и другой методъ, исчисленіе по которому предложилъ въ своей получившей большую извѣстность запискѣ г. Бутми-де-Кацманъ [1]), вызвавшей оффиціальное опроверженіе со стороны представителя м-ва ф-овъ г. Шванебаха. Именно можно вычислить, сколько въ данномъ году получаетъ государство отъ своихъ ж. дорогъ и отъ обязательныхъ платежей со стороны дорогъ частныхъ и затѣмъ, сколько оно вообще тратитъ на жел. дороги, независимо отъ того, носитъ ли затрата капитальный характеръ и причисляется ли она къ основному капиталу ж. дорогъ или это просто текущій расходъ эксплоатаціи, равнымъ образомъ исчислить только *дѣйствительные* платежи по жел. дор. займамъ, не начисляя процентовъ на затраты, произведенныя изъ обыкновенныхъ госуд. доходовъ. Тогда получатся слѣдующіе результаты [2]):

ГОДЫ	Поступленіе отъ казенныхъ дорогъ	Поступл. отъ частныхъ дорогъ	Поступлен. отъ налога на пассажировъ и грузы	ВСЕГО	Платежи по ж. д. долгамъ	Эксплоатація казенныхъ дорогъ	Гарантія чистаго дох. и платежи по бумаг. выкупленн. дорогъ, разсч. съ коими еще не произвед.	Усиленіе, улучшен. ж. д. и пріобрѣтен. подвижн. состава	Содерж. желѣзнодорож. контроля	ВСЕГО	Убытокъ или прибыли казны + или —
	тыс. р.	тыс. р.	тыс. р.	тыс. р.	тыс. р.	тыс. р.	т. р.	тыс. р.	т. р.	тыс. р.	тыс. р.
1892	74.408	36.694	9.066	*120.168*	72.180	50.242	7.322	11.129	1.358	*142.231*	— 22.063
1893	85.146	34.522	8.609	*128.277*	67.840	56.979	8.448	27.642	1.496	*162.405*	— 34.128
1894	115.990	39.466	9.677	*165.133*	84.141	78.150	7.448	20.638	1.828	*192.205*	— 27.072
1895	194.675	23.027	8.857	*226.559*	98.813	125.491	3.019	28.378	2.266	*257.967*	— 31.408
1896	293.260	19.114	9.935	*322.309*	101.212	150.276	2.797	51.081	2.805	*308.171*	+ 14.138
1897	277.846	15.288	9.734	*302.868*	114.777	173.407	1.899	55.115	3.309	*348.508*	— 45.640
1898	348.206	14.802	11.179	*374.187*	114.594	192.811	1.325	86.109	3.480	*398.319*	— 24.132
1899	347.529	10.641	12.807	*370.977*	117.322	212.180	1.000	79.336	3.631	*413.470*	— 42.493
1900	361.659	12.289	13.723	*387.672*	112.264	237.074	5.990	90.168	3.868	*449.364*	— 61.692
1901	378.617	14.394	14.807	*407.818*	126.150	269.353	2.085	83.994	3.118	*484.699*	— 76.881
Итого	2.477.336	220.237	108.394	*2.805.968*	1.009.293	1.545.963	41.333	533.592	27.159	*3.157.339*	—351.371
Въ средн.	247.737	22.024	10.839	*280.596*	100.929	154.596	4.133	53.359	2.716	*315.734*	35.137

[1]) См. Рус. госуд. кредитъ, т. III гл. II стр. 412, Реф. ден. обр. и пром. кризисъ, стр. 298.

[2]) Объяс. зап. къ отч. госуд. контр. 1901 г. стр. 42, за 1898 г. стр. 16 и 59, 1893 г. стр. 58, 1894 г. стр. 61—62, 1895 г. стр. 66, 1896 г. стр. 72, Отч. 1892 г. стр. 517.

Итакъ о поступленіи доходовъ въ госуд. казну отъ жел. дорогъ, которое могло бы быть употреблено на какія-либо потребности, не можетъ быть и рѣчи. Напротивъ государство тратило очень крупную часть своихъ поступленій (35 мил. руб. въ среднемъ за десятилѣтіе) на улучшеніе желѣзныхъ дорогъ казенныхъ и частныхъ. Улучшенія эти вызывались и вызываются, какъ мы только что говорили, самой настоятельной нуждой: большинство дорогъ нашихъ выстроено крайне неудовлетворительно и, чтобы привести ихъ въ порядокъ, приходится затрачивать очень крупныя средства. На многихъ участкахъ дорогъ до сихъ поръ еще уложены желѣзные рельсы, на другихъ рельсы легковѣсные—ихъ приходится замѣнять рельсами стальными обыкновеннаго (22½ ф.) типа, равно замѣнять полусгнившія шпалы новыми и увеличивать ихъ количество для увеличенія пропускной способности жел. дорогъ. Съ этою же цѣлью приходится во многихъ мѣстахъ укладывать вторые пути, увеличивать количество разъѣздовъ, усиливать станціи. Для увеличенія скорости поѣздовъ приходится, кромѣ того, спрямлять пути, вообще выстроенные съ большими уклонами и закругленіями. Далѣе дороги наши снабжены совершенно ничтожнымъ подвижнымъ составомъ и при томъ въ большинствѣ случаевъ весьма плохого качества. Слѣдовательно необходимо ежегодно пріобрѣтать огромное количество паровозовъ и вагоновъ, при чемъ, благодаря покровительству сперва отечественной промышленности вообще (что имѣло смыслъ), а затѣмъ въ цѣляхъ покровительства нѣкоторымъ излюбленнымъ «отечественнымъ» заводомъ (преимущественно иностраннаго происхожденія), которымъ платилось за заказы дороже противъ существующихъ на *внутреннемъ* рынкѣ цѣнъ (что не имѣло никакого основанія), подвижной составъ, какъ равно рельсы и скрѣпленія обходились ж. дорогамъ чрезвычайно дорого. Вообще въ противоположность Н. Х. Бунге и И. А. Вышнеградскому, при которыхъ ж. дороги были отодвинуты на второй планъ, при С. Ю. Витте главное вниманіе финансового вѣдомства было обращено именно на желѣзныя дороги. На сооруженіе ихъ и улучшеніе ихъ тратились главнымъ образомъ избытки обыкновенного бюджета надъ чрезвычайнымъ, на нихъ же шли суммы, вырученныя путемъ займовъ, выпускавшихся какъ отъ имени государства непосредственно, такъ и отъ имени частныхъ обществъ съ гарантіей правительства. Мы видѣли, что за 10 лѣтъ было издержано на жел. дороги съ улучшеніемъ и развитіемъ ихъ

провозоспособности на 351.371 т. р. болѣе, чѣмъ отъ нихъ получено. Собственно же на строительство израсходовано [1]):

Въ 1892 г.	. . . . .	13.214.883 р.
» 1893 »	. . . . .	36.617.574 »
» 1894 »	. . . . .	40.323.325 »
» 1895 »	. . . . .	77.622.556 »
» 1896 »	. . . . .	96.022.656 »
» 1897 »	. . . . .	90.393.351 »
» 1898 »	. . . . .	61.434.523 »
» 1899 »	. . . . .	60.066.639 »
» 1900 »	. . . . .	55.695.367 »
» 1901 »	. . . . .	34.665.248 »
Итого	. . . . .	566.066.122 р.

На 1902 г. ассигновано 162.320.400 р., на 1903 г. 166.115.603 р. Изъ займовъ 1893—1902 г.г. на жел. дороги могло быть употреблено, какъ видѣли мы, до 495 мил. р., остальное дали обыкновенные доходы. Частныя общества реализовали займовъ на 1000 м. р. [2]) съ помощью госуд. кредита и на 93 мил. р.[3]) съ помощью своего кредита частнаго. Въ результатѣ сооружена цѣлая сѣть жел. дорогъ въ 26.553 верстъ[4]), пріобрѣтенъ для нея подвижной составъ въ размѣрѣ 8.705 паровозовъ, 10.650 вагоновъ пассажирскихъ и почтовыхъ и 188.225 товарныхъ. Все количество подвижного состава на нашей сѣти въ Европейской и Азіатской Россіи опредѣлялось въ 1901 г. 13.613 паровозовъ стоимостью 391.899 тыс. руб., на версту 0,26 паров., вагоновъ пассажирскихъ, багажныхъ и почтовыхъ 16.408, стоимостью въ 94.310.350 руб., на версту 0,33, вагоновъ товарныхъ--290.746, стоимостью 374.454.600 р., на версту 5,85 [5]), количество совершенно ничтожное, если, напр. имѣть въ виду, что въ томъ же 1900 г. количество паровозовъ въ Германіи было 18.986, на версту 0,41, въ Англіи 21.195, или 0,64 на версту, пассаж. и почтовыхъ вагоновъ въ Германіи 40.583, по 0,88 на версту, въ Англіи 47.433, по 1,44 на версту, вагоновъ товарныхъ 415.911, по 9,01 на версту, въ Англіи 727.784, по 22,07 на версту. Однако, если произвести сравненіе съ государствами, гдѣ

---

[1]) Объясн. зап. къ отч. госуд. контроля 1892 г. стр. 60, 1893 г. стр. 58, 1894 г. стр. 61—62, 1895 г. стр. 66, 1896 г. стр. 72, 1897 г. стр. 69, 1898 г. стр. 69, 1899 г. стр. 72, 1900 г. стр. 51, 1901 г. стр. 49.

[2]) Считая займы, разрѣшенные въ 1892 г. и 15 м. р. займа о-ва Китайск. ж. д.

[3]) О-во В.-Вѣнской ж. д. и частныя о-ва подъѣздныхъ путей.

[4]) Частными о-вами дорогъ мѣстнаго значенія 2128 в., общаго 12.500, Сибирская—5384, Манчжурская—2377, Пермь-Котласская—811, Екатеринбургская—226, Тифлисско-Карсско-Эриваньская—420, Витебско-Жлобинская—263, Кіево-Ковельская—424, второст. значенія—2020.

[5]) Стат. сбор. м. п. с., вып. 68, табл. III и стр. LXXIII—LXXIV.

ж. д. хозяйство далеко не такъ развито, какъ въ Германіи или Англіи, то размѣры нашего подвижного состава не покажутся уже столь ничтожными. Такъ въ Австро-Венгріи количество паровозовъ и абсолютно (8.055 штукъ) и относительно (0,24 на версту) уступало въ 1900 г. русскимъ (считая собственно только въ Европейской Россіи — 12.156 паров., по 0,28 на версту), во Франціи (въ 1899 г.) уступало абсолютно (10.261 противъ 11.161) и почти равнялось относительно (0,29 противъ 0,28 на версту), въ С. А. Штатахъ же, хотя (въ 1900 г.) и неизмѣримо превосходило абсолютно (37.663 противъ 12.156), но за то значительно уступало относительно (0,13 противъ 0,28 на версту). Уступая и Австро-Венгріи и Франціи весьма значительно по количеству пассажирскихъ и почтовыхъ вагоновъ (и абсолютно и относительно), по количеству товарныхъ вагоновъ мы отставали отъ Франціи весьма немного (276.389 противъ 277.888 и 6,66 на версту противъ 7,85 на версту), мы превосходили весьма значительно Австро-Венгрію и абсолютно (всего 177.767 вагоновъ) и относительно (5,36 вагоновъ на версту). Америка опередила насъ неизмѣримо (1.416.125 вагоновъ!), но относительно (4,87 вагоновъ на версту) русскія дороги имѣли преимущество... Сравнительно съ прежнимъ такіе у насъ результаты [1]):

въ 1892 г. на вер. было паровоз. 0,26,	вагон. пассаж. 0,30,	тов. 5,46,	
» 1900 » » » » » 0,28	» » 0,32	» 6,66.	
Въ 1892 г. общ. колич. пар.— 4.908,	ваг. пас.— 5.758,	тов.—102.521	
» 1900 » » » » —12.156	» » —13.531	» —276.389	

Вся сумма государств. ж. дор. займовъ въ концѣ 1901 г. можетъ быть принята въ слѣдующихъ цифрахъ [2]):

		Сумма	Ежег. платежъ
1.	3%-ый золотой заемъ 1891 г.	181.462.500 р.	6.182.063 р.
2.	» Закавказской ж. д.	74.145.562 »	2.884.912 »
3.	» Главнаго О-ва рос. ж. д.	17.268.187 »	683.140 »
4.	» Морш.-Сызранской » »	3.873.937 »	144.195 »
5.	» Ряжско-Вяземской » »	4.815.937 »	179.306 »
6.	3½%-ый заемъ 1894 г.	124.420.650 »	4.711.639 »
7.	4%-ыя консолид. обл. 1880 г.	212.475.187 »	9.419.423 »
8.	» » » 1889 » 1 серія . .	255.768.750 »	10.938.375 »
9.	» » » 1889 » 2 » . .	453.803.250 »	19.404.911 »
10.	» » » 1890 » 3 » . .	116.925.000 »	5.002.125 »
11.	» Николаевской ж. д. 1867 г. . . .	100.392.937 »	4.714.382 »
12.	» » » » 1869 » . . .	93.239.813 »	4.378.528 »
13.	» Орловско-Грязской ж. д.	25.758.070 »	1.203.627 »
14.	» Главнаго общества	41.678.062 »	1.966.180 »
15.	» Московско-Курской ж. д.	9.088.579 »	419.258 »
16.	» К.-Х.-Азовской » »	79.615.053 »	3.623.646 »

[1]) По сѣти Европейской Россіи.
[2]) По даннымъ прил. къ отч. госуд. контр. за 1901 г.

		Сумма	Ежег. платежъ
17.	4%-ыя Зол. заемъ 1890 г. (Х. Кременч. ж. д.).	14.789.063 р.	693.001 р.
18.	» Облигаціи Ю.-Западныхъ ж. д. . .	41.215.500 »	1.915.620 »
19.	» Облиг. Глав. о-ва 1897 г.	42.476.250 »	2.091.696 »
20.	» Облиг. Моск.-Смол. 1897 »	20.731.496 »	922.229 »
21.	» Обл. Риго-Двинск. ж. д. (вмѣсто акцій).	13.069.312 »	700.223 »
22.	» » Тамбово-Сарат. ж. д. » »	10.548.188 »	477.926 »
23.	» » Орловско-Вит. » » (взам. акціи).	16.467 187 »	757.163 »
24.	» » Главнаго общества » »	167.920.312 »	7.098.282 »
25.	» » Кур.-Харьк.-Аз. ж. д. » »	10.269.375 »	465.855 »
26.	» » Двинско-Витеб. » » » »	27.441.618 »	1.277.443 »
27.	» » Донецкой » » » »	10.084.125 »	451.531 »
28.	» » Закавк. 1897 г. (взамѣн. 5% обл.).	8.768.063 »	388.017 »
29.	» » Главнаго общ. 1893 г. . . .	1.254.400 »	58.234 »
30.	» » Ивангородъ-Домбров. ж. д. . .	7.234.400 »	394.034 »
31.	» » М.-Я.-Архангельской » » . .	76.880.740 »	3.807.624 »
32.	4½%-ые займы 1890 и 1892 г.	147.960.000 »	6.935.050 »
33.	» облигаціи Ивангор.-Домбр. ж. д.	23.710.313 »	1.368.346 »
34.	» » М.-Я.-Архангел. » »	2.480.268 »	133.590 »
35.	5%-ый заемъ М.-Я.-Архан. ж. д. 1868 г. .	16.111.230 »	913.846 »
36.	4%-ая рента, замѣнившая ж. д. займы . .	575.882.533 »	19.359.968 »
37.	» консолид. ж. д. рента 1901 г. . .	159.000.000 »	3.180.000 »
	Итого 37 займовъ на сумму .	3.105.747.849 р.	129.246.397 р.

изъ которыхъ 10.511.872 р. составлялъ расходъ на *погашеніе* займовъ. Къ 1903 г. сумма ж. д. займовъ увеличилась «Китайскимъ» на сумму 181.959.000 р.

Какъ видимъ сумма громадная, но она не выражаетъ собою еще итога затратъ на казенныя желѣзныя дороги, ибо сумма всѣхъ ихъ строительныхъ капиталовъ опредѣлялось къ 1901 г. [1]) въ цифрѣ 3.338.561.681 р. съ платежами въ 135.921.444 р. (съ М.-Я.-Архангельской ж. д.), а изъ приведенной выше цифры надо выключить парижскій заемъ 1901 г. и консолид. облигаціонные займы (на сумму до 138.159.694 р.) [2]), числящіеся переданными частнымъ обществамъ.

Гарантированныхъ правительствомъ займовъ числилось къ 1902 г.

		Платежъ
1. Семь займовъ *Владикавказской* ж. д. на . .	142.218.994	6.444.298
2. Три займа *Лодзинской* ж. д. на	7.958.281	409.342
3. Пять займовъ *М.-В.-Рыбинской* ж. д. на . .	125.890.816	5.727.488
4. Десять займовъ *М.-Казанской* ж. д. на . . .	138.332.902	6.712.158
5. Семь займовъ *М.-К.-Воронежской* ж. д. на .	136.426.338	6.369.862
6. Одинадцать займовъ *Р.-Уральской* ж. д. на .	254.997.764	8.608.776
7. Двѣнадцать займовъ *Ю.-Восточныхъ* ж. д. на	171.690.135	8.138.142
Итого 55 займовъ на .	977.515.224	42.420.066

[1]) Свѣд. госуд. контр. за 1900 г. стр. 19 и 21.

[2]) Прил. къ отч. госуд. контр. за 1901 г. стр. 281

Какъ видимъ, разнообразіе очень большое и очень нежелательное въ интересахъ нашего кредита. Въ м-во С. Ю. Витте очень многіе изъ желѣзнодорожныхъ займовъ были унифицированы, но количество унифицированныхъ займовъ все-таки осталось очень большимъ, и къ настоятельнымъ задачамъ будущаго прійдется отнести *упорядоченіе* этого желѣзнодорожнаго долга, приведеніе его къ одному знаменателю. Необходимо къ этому добавить, что и акціонерные капиталы *четырехъ* ж. д. обществъ (Лодзинской, М.-Казанской, М.-К.-Воронежской и Р.-Уральской) были гарантированы, всего на первоначальный нариц. капиталъ въ 33.497.744 р. съ платежомъ въ 1.600.822 р. [1]), другими словами носили характеръ займовъ государственныхъ.

Частными ж. д. обществами выпущено было, кромѣ того, негарантированныхъ облигаціонныхъ капиталовъ (Варш.-Вѣнская ж. д. [2]) на 79.318.472 р. (за срочнымъ погашеніемъ ихъ оставалось только на 32.714.222 руб. къ 1901 г. [3]) съ платежомъ въ 3.972.060 р. и негарантированныхъ акцій на 83.475.483 р. нариц.

Общій итогъ желѣзнодор. займовъ, числящихся въ настоящее время непогашенными, на жел. дорогахъ составляетъ такимъ образомъ:

1) по гарантир. акціямъ	31.621.235 р.	съ плат. въ		1.600.822 р.
2) по правител. займамъ	3.105.747.849 »	»	»	» 129.246.397 »
3) по гарантир. займамъ	977.515.224 »	»	»	» 42.420.066 »
Всего. .	4.114.884.308 р.	»	»	» 171.666.463 р.

Основныхъ же и дополнительныхъ капиталовъ на жел. дорогахъ числилось къ 1901 г. [4]) на *4.721.814.266 р.*, изъ которыхъ:

		За срочнымъ погашен.	Платежей
1) акціонерныхъ капиталовъ . . .	116.973.227 р.	105.517.848 р.	1.600.822 р.
2) облиг. капиталовъ ж. д. о-въ .	1.065.897.774 »	988.985.291 »	41.175.891 »
3) нравит. обл. капит.	2.804.353.871 »	2.718.955.627 »	116.001.819 »
4) нереализ. затратъ	734.589.394 »	734.589.394 »	28.528.037 »
Всего, какъ сказано . .	4.721.814.266 р.	4.548.048.160 р.	187.306.569 р.

Выработать такой доходъ наша ж. д. сѣть въ настоящее время совершенно безсильна. А между тѣмъ въ этотъ счетъ не вошли еще 1.250.411.882 р. долга, списаннаго со счетовъ частныхъ обществъ при выкупѣ и новыя обязательства, начисленныя на дороги въ 1901—1902 г.г. Хуже всего, однако, то, что результаты нашего

[1]) Свѣд. о жел. дор. 1900 г. стр. 41.

[2]) Сверхъ того о-вами подъѣздныхъ путей на 42.797.000 р.

[3]) Свѣд. госуд. о жел. дор. 1900 г. стр. 55 и выше стр. 544—545 и 629.

[4]) Ibid. стр. 35.

ж. д. хозяйства съ каждымъ годомъ не улучшаются, а *ухудшаются*. Происходитъ это вслѣдствіе сооруженія въ послѣднее время ряда совершенно бездоходныхъ казенныхъ линій, не вырабатывающихъ дохода, достаточнаго хотя бы для покрытія расходовъ эксплоатаціи, а также ряда частныхъ линій, поглотившихъ доходы прежнихъ прибыльныхъ частныхъ же линій и часть доходовъ паралельныхъ казенныхъ. Мы видѣли выше, какія изъ частныхъ обществъ могутъ еще считаться самостоятельными и солидными предпріятіями, не нуждающимися въ казенной поддержкѣ. Изъ дорогъ же, принадлежащихъ правительству, только Баскунчакская, Екатерининская, Закавказская, Либаво-Роменская, Московско-Курская съ М.-Нижегородской, Николаевская, Полѣсскія, Харьково-Николаевская и Юго-Западныя могли считаться доходными и не требовать приплатъ изъ обще-государственныхъ рессурсовъ. Къ нимъ въ послѣднее время присоединились дороги Риго-Орловская и Самаро-Злотоустовская, всего общимъ протяженіемъ до 15.000 верстъ, остальныя же дороги (свыше 17.000 верстъ) дохода, достаточнаго для покрытія расходовъ эксплоатаціи и оплаты капитала, не давали, особенно дороги Сибирскія (Сибирская, Уссурійская, Забайкальская), которыя чрезвычайно сильно понижали доходность всей нашей ж. д. сѣти вообще. Такъ въ 1897—1900 г. прибыль отъ всей ж. дорожной сѣти составила 21.443.990 р., а, еслибы выключить результаты эксплоатаціи Сибирскихъ дорогъ, то эта прибыль опредѣлилась бы цифрою 67.936.134 р.[1]). Въ результатѣ участія казны въ ж. д. хозяйствѣ (казенномъ и частномъ) оказались, какъ мы видѣли, извѣстныя прибыли въ 1897—1899 г.г. и убытки въ 1900—1901 г.: безъ Сибирскихъ же ж. д. эти прибыли были бы больше, а убытковъ не было бы совсѣмъ, какъ видно изъ слѣд. цифръ[2]).

	1897	1898	1899	1900	1901
Получены были на самомъ дѣлѣ прибыли или убытки	+ 3.013.586	+ 8.762.470	+ 1.215.300	— 2.646.111	—32.910.000
Прибыли, которыя получились бы безъ Спб. дор.	+12.475.299	+19.787.946	+12.910.649	+11.665.496	—14.910.000

Въ 1901 году, какъ видимъ, даже безъ Сибирскихъ дорогъ, убытки нашей сѣти достигаютъ вполнѣ почтенной цифры (15 м. р.), превышающей итогъ затратъ по м-ву народ. просвѣщенія на на-

[1]) Свѣд. за 1900 г. стр. III—IV.

[2]) Ibid. стр. VIII. Предв. свѣд. за 1901 стр. 8.

родныя училища въ $1^1/_2$ раза. Въ 1902 и 1903 г.г. ожидаются результаты еще худшіе. Въ жертву желѣзнымъ дорогамъ *уже* приносятся *десятки* милліоновъ рублей ежегодно *при всякомъ подсчетѣ*. Что же будетъ, когда откроютъ движеніе по новымъ бездоходнымъ линіямъ: Петербурго-Вятской, Оренбургъ-Ташкентской, Бологое-Сѣдлецкой и другимъ? Невольно рождается вопросъ, чему слѣдовать въ нашей будущей желѣзнодорожной политикѣ и прежде всего продолжать ли строить безъ конца все новыя и новыя бездоходныя линіи? Разумѣется, вовсе пріостановить желѣзнодорожное строительство и невозможно, и нежелательно. Такое прекращеніе повлечетъ за собою крахъ множества предпріятій, живущихъ этими постройками и оставитъ безъ заработковъ массу населенія. Кромѣ того, Россія такъ мало еще снабжена рельсовыми путями, что объ *излишнемъ* количествѣ ихъ у насъ не можетъ быть и рѣчи. Но изъ этого не слѣдуетъ, что желѣзныя дороги строить надо безъ конца и безъ всякаго соображенія съ ихъ доходностью, иначе мы можемъ дойти до поглощенія всѣхъ свободныхъ рессурсовъ госуд. казначейства желѣзнодорожнымъ строительствомъ и желѣзнодорожными убытками и до остановки всякаго иного культурнаго развитія страны. Если не прекратить вовсе, то значительно сократить ж. д. строительство положительно необходимо. Разумѣется, линіи начатыя прійдется окончить. Правительство занято въ настоящее время сооруженіемъ трехъ огромныхъ магистралей: Петербургско-Вятской, Оренбургъ-Ташкентской и Бологое-Сѣдлецкой. Кромѣ того имѣется въ виду приступить къ сооруженію Московской окружной дороги, Петербургско-Петрозаводской, Кіевъ-Жлобинской, Срѣтенскъ-Благовѣщенской, Черноморской (при участіи о-ва Владикавказской ж. д.). На все это потребуются и уже употреблены сотни милліоновъ рублей. На очереди стоитъ также постройка Персидской ж. д. и, быть можетъ, продолженіе Оренбургъ-Ташкентской на соединеніе съ дорогами индійскими. Изъ частныхъ обществъ—о-во М.-К.-Воронежской ж. д. проэктируетъ дорогу между Кіевомъ и Одессой, а о-во М.-В.-Рыбинской ж. д. строитъ дорогу отъ Витебска до Н.-Сокольниково и отъ ст. Дно до Царскаго Села,—оба общества въ цѣляхъ окончанія магистрали Петербургъ-Кіевъ-Одесса; о-во Московско-Казанской ж. д. берется за постройку головнаго участка Сибирской ж. д. до Москвы, о-во Рязанско-Уральской ж. д.—отъ Саратова до Астрахани съ переустройствомъ узкоколейной уральской вѣтви на ширококолейную, о-во Владикавказской ж. д. не прочь отъ постройки линіи Челяба-Тихорѣцкая для соединенія съ Сибирской ж. д. Новороссійска, о-во Бѣлгородъ-Сумской ж. д. хлопочетъ о спрямленіи пути между Харьковомъ и Москвою. Есть попытки образовать и но-

выя частныя общества, изъ которыхъ одно задается грандіозною цѣлью постройки Южно-Сибирской магистрали отъ Ташкента до Томска. Есть и другіе проэкты, болѣе далекіе отъ осуществленія... Такъ какъ и частныя общества получаютъ средства для постройки новыхъ дорогъ при посредствѣ государственнаго кредита, то несомнѣнно еще въ теченіе по крайней мѣрѣ пяти-восьми лѣтъ, какъ и въ предыдущее десятилѣтіе, всѣ силы свои населеніе наше вынуждено будетъ отдать на постройку жел. дорогъ, имѣя въ перспективѣ громадныя приплаты изъ общебюджетныхъ средствъ на покрытіе убытковъ этихъ дорогъ. Мало того: значительная часть уже сооруженныхъ дорогъ—узкоколейныя упрощеннаго типа съ малой пропускной способностью. При постройкѣ ихъ поступали крайне легкомысленно и недальновидно, не разсчитывая на серьезное движеніе. Въ результатѣ вслѣдствіе огромнаго предъявленія спроса на эти дороги приходится ихъ перешивать на широкую колею, прокладывать вторые пути, устраивать новые разъѣзды, перекладывать рельсы, шпалы и т. д. Отсюда необходимость ежегодныхъ *очень крупныхъ* расходовъ на улучшеніе уже существующихъ жел. дорогъ. Значительной части этихъ расходовъ, конечно, можно было бы избѣжать, еслибы въ свое время дороги строились надлежащимъ образомъ. Теперь приходится расчитываться за ошибки и поспѣшность самого недавняго прошлаго. О необходимости увеличенія подвижного состава мы уже и не говоримъ, такъ какъ этотъ составъ всегда и всюду увеличивается съ каждымъ годомъ по мѣрѣ возврастанія въ немъ надобности. Ограничить расходы на эту статью,—значитъ оставить уже существующую желѣзнодорожную сѣть разъ—на всегда бездоходною. Такимъ образомъ желѣзнодорожные расходы и въ ближайшемъ будущемъ предвидятся въ такомъ же, если не въ большемъ размѣрѣ, какъ и въ предыдущее десятилѣтіе, и, слѣдовательно, рекомендовать сооруженіе какихъ - либо *новыхъ* дорогъ отнюдь не приходится, дай Богъ справиться съ тѣми, которыя уже строятся и намѣчены. Другое дѣло подъѣздные пути. Ихъ развитіе слѣдуетъ поставить на первый планъ, при томъ, какъ мы уже говорили, не только рельсовыхъ путей но и шоссейныхъ. Только обиліе подъѣздовъ дастъ подлежащую работу нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, которыя (при условіи увеличенія ихъ провозоспособности) въ этомъ случаѣ перестанутъ лежать бременемъ на госуд. казначействѣ. Остановиться съ расходами на это упорядоченіе магистралей и созданіе къ нимъ подъѣздовъ все равно, что затратить деньги на сооруженіе небольшого и неоконченнаго зданія на дорого стоющей землѣ, обречь наше ж. д. хозяйство разъ—на всегда на застой и на убыточность. Въ Европейской Россіи количество рельсовыхъ

подъѣздовъ на 10.000 жителей у насъ составляетъ 0,62 километра и шоссейныхъ $2^1/_2$ кил., тогда какъ въ Германіи 2,19 киллом. и 47 кил., во Франціи 3,06 кил. и 135 кил. При всемъ томъ находятся лица, продолжающія совѣтовать сооруженіе *новыхъ* рельсовыхъ путей, наивно доказывая, что послѣдніе *выгоднѣе* шоссе, гдѣ предвидится большое пассажирское и грузовое движеніе. Въ примѣръ приводятъ пути Житоміръ-Бердичевскій и Богородско-Глуховскій, приносящіе хорошій доходъ и совершенно подорвавшіе значеніе шоссе, соединявшихъ эти пункты [1]). Забываютъ, что примѣры эти для насъ—*исключительные*, ибо всѣ остальные подъѣздные рельсовые пути [2]) даютъ у насъ только убытки. Такіе пункты, какъ Бердичевъ или Житоміръ, давно нуждаются не въ подъѣздахъ узкой колеи, а въ ширококолейной магистрали, но вообще рельсовые пути тамъ только нужны, гдѣ предвидится *большое* движеніе, иначе они себя не окупятъ, и населенію дешевле обошлись бы и были бы полезнѣе обыкновенныя мощеныя дороги. Забываютъ еще, что усовершенствованіе автомобилей вызоветъ совершенно исключительный спросъ на шоссе. На усиленное ж. д. строятельство толкаетъ м-во ф-овъ еще нашъ разсчетный балансъ, постоянно для насъ пассивный и требующій новыхъ заграничныхъ займовъ. Проще всего, конечно, заключать займы ж. дорожные, особенно отъ имени частныхъ обществъ, хотя бы и съ государственной гарантіей. Однако, какъ ни простъ такой пріемъ, если его прійдется продолжать до безконечности въ цѣляхъ постройки *бездоходныхъ* дорогъ, то мы прійдемъ несомнѣнно къ банкротству. Надобность въ заграничныхъ займахъ будетъ продолжаться до тѣхъ поръ, пока мы не поднимемъ настолько экономическихъ силъ населенія, что будемъ въ состояніи покрывать свои заграничные платежи превышеніемъ нашего вывоза надъ ввозомъ. Для этого же, какъ мы неоднократно указывали, нужна большая и серьезная *продолжительная* работа всего населенія и правительства. Полумѣрами здѣсь помочь нельзя. И если приходится прибѣгнуть къ государ. кредиту, то полученныя такимъ путемъ средства необходимо расходовать не на одни пути сообщеній, а и на другія не менѣе настоятельныя надобности. Какія эти надобности, подробно указано нами въ другомъ мѣстѣ [3]), и безъ ихъ удовлетворенія поспѣшнымъ сооруженіемъ рельсовыхъ путей бѣды не избыть. Самое сооруженіе этихъ путей необхо-

---

[1]) Новое время 1903 г. 7 февр. № 9673.

[2]) См. выше.

[3]) Рус. госуд. кредитъ. т. III гл. II, стр. 422—438. Реформа ден. обращ. и пром. кризисъ, стр. 308—324, Русскій Сельскох. банкъ, X. 1902, стр. 40.

*

димо вести *значительно экономнѣе*, чѣмъ это дѣлается теперь. М-ръ ф-въ въ своемъ всеподданѣйшемъ докладѣ на 1903 годъ говоритъ о необходимости сбереженій, о поглощеніи средствъ госуд. казначейства военнымъ вѣдомствомъ, вслѣдствіе чего не остается ничего на культурныя надобности, объ удовлетвореніи которыхъ просятъ со всѣхъ сторонъ. Но само же нынѣшнее м-во ф-овъ допустило непростительную расточительность госуд. средствъ, раздавая по неестественнымъ цѣнамъ заказы частнымъ (преимущественно иностраннымъ) заводамъ, строя дороги по чужимъ территоріямъ изъ иностранныхъ матеріаловъ и иностранными рабочими по *тройнымъ* противъ нормальныхъ цѣнамъ, раздавая при выкупѣ частныхъ дорогъ иностраннымъ спекулянтамъ милліоны рублей по совершенно неосновательнымъ претензіямъ, допуская огромные перерасходы при постройкѣ казенныхъ и частныхъ дорогъ, выдавая «промышленныя» ссуды несостоятельнымъ предпріятіямъ, скупая ихъ въ казну или пріобрѣтая (въ томъ числѣ и за счетъ сберегательныхъ кассъ) по неестественно повышеннымъ цѣнамъ ихъ акціи и облигаціи. О быстрой закупкѣ заграницей серебра для размѣнной монеты, о расточительности при введеніи казенной винной монополіи, при вознагражденіи за «право» пропинаціи и о другихъ многочисленныхъ ошибкахъ финансоваго вѣдомства мы уже и не говоримъ. Еслибъ не было этой, неимѣющей примѣра въ прежнее время, расточительности со стороны м-ва финансовъ, то, конечно, всѣ наши культурныя нужды были бы давно уже удовлетворены. Военное же вѣдомство у насъ вообще очень мало—требовательно (моглобы оно, напр., хотя потребовать бы приспособленіи жел. дорогъ къ уровню современной военной техники при мобилизаціи) и наврядъ ли серьезно можно говорить, что оно именно является помѣхой для удовлетворенія нашихъ культурныхъ потребностей. Довольно сказать, что на военное министерство ассигновано на 1903 годъ около 330 мил. руб., а на м-во ф-овъ 369 мил. р., и м-во пут. сообщ. около 458 мил. руб., да по чрезвычайному бюджету на оба эти министерства 191 мил. руб., да по ж. д. займамъ около 140 мил. руб. Расходы по м-ву путей сообщенія предположено покрыть, конечно, доходами отъ казенной и частной сѣти (около 425 мил. руб.), но 173 мил. р. убытку по уже существующей сѣти и 181 мил. р. на сооруженіе новыхъ бездоходныхъ дорогъ, всего болѣе 350 мил. р., т. е. болѣе бюджета м-ва военнаго все-таки остается. Отсюда остается рекомендовать при постройкѣ и эксплоатаціи нашей сѣти бережливость, бережливость и бережливость. Эта же бережливость создастъ отчасти и выгодный для насъ балансъ, ибо крупные барыши разныхъ лицъ и учрежденій, полученные при сооруженіи жел. дор.,

неизбѣжно ведутъ къ вывозу денегъ заграницу и къ ввозу заграничныхъ предметовъ роскоши.

Въ заключеніе нѣсколько цифръ для сравненія нашего желѣзнодорожнаго дѣла съ заграничнымъ [1]). Абсолютное количество верстъ ж. д. въ 1901 г. въ Европейской Россіи уступало уже только одной Германіи (51.057 кил. противъ 51.850 кил.), не говоря уже о Франціи (43.056 кил.), Австро-Венгріи (36.765 кил.) и Англіи (35.184 кил.), за то количество *относительно* и числа жителей и пространства не можетъ идти ни въ какое сравненіе съ другими культурными странами, именно:

	На 1000 кв. кил.	На 1.000.000 жителей
въ Европейской Россіи было . .	8,7 кил.	442,1 кил.
» Швеціи и Норвегіи » . .	16,7 »	1.759,5 »
» Австро-Венгріи » . .	54,3 »	783,9 »
» Франціи » . .	80,3 »	1.104,9 »
» Германіи » . .	95,9 »	919,9 »
» Англіи » . .	111,8 »	841,4 »
» Бельгіи » . .	155,8 »	673,7 »

Мы уступали даже Румыніи (25,3 кил. на 1000 кв. кил), Турціи (13,1), Сербіи (11,9). Переходя къ внѣевропейскимъ странамъ, конкуррирующимъ съ нами въ экспортѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, также находимъ неутѣшительныя данныя. Правда, Индія имѣетъ только 7,9 кил. на 1000 кв. кил. и 134,6 кил. на 1 мил. жителей (всего однако 39.761 кил.), Египетъ 4.7 кил. и 473,1 кил. (всего 4.646 кил.), но уже Аргентина имѣетъ 17.058 кил. по 5,9 и 3.561,2 кил. на 1000 кв. кил. и 1 мил. жит., а С.-А. С. Штаты (нашъ главный конкуррентъ)—33,2 кил. и 3998 кил., а всего 315.501 кил. Канада имѣетъ 28.697 кил. дорогъ, Австралія и Океанія 25.005 кил. и, хотя на 1000 кил. ихъ пространства это составляетъ всего 3,3 и 3 кил., но на 1 мил. жителей прійдется жел. дор. 5.340,3 и 4.542,2—болѣе, чѣмъ гдѣ бы то ни было въ цѣломъ свѣтѣ. При такихъ условіяхъ конкурренція наша съ этими странами дѣло не изъ легкихъ. Добавимъ, что въ Азіатской Россіи (съ Бухарой и Хивой) числилось въ 1901 г. всего 7954 кил., на жителя всего по 474,9 кил. при всей рѣдкости населенія, а на 1000 кв. кил. всего 0,5 кил., количество положительно ничтожное и идущее въ сравненіе развѣ съ количествомъ кил. дорогъ гдѣ нибудь въ Китаѣ, Персіи, Кореѣ, Сіамѣ, Конго. Наше м-во ф-въ всегда къ этому во-

[1]) По обработаннымъ даннымъ сборниковъ м-ва путей сообщенія.

просу относилось съ большимъ безпокойствомъ, и видѣло въ отсутствіи рельсовыхъ путей главное наше экономическое зло. Отсюда усилія увеличить рельсовую сѣть во что бы то ни стало и пренебреженіе другими культурными государ. задачами, хотя въ болѣе культурныхъ государствахъ развитіе рельсовой сѣти идетъ вслѣдъ за развитіемъ общаго экономическаго благосостоянія, а не наоборотъ. У насъ искусственно (и неудачно) создается то, что въ другихъ странахъ получилось естественнымъ путемъ, мы остаемся въ лаптяхъ, но надѣваемъ на голову цилиндръ. На рубежѣ XX вѣка, въ 1900 г. [1]) числилось:

Государства	Эксплотаціонная длина верстъ	Капиталъ затрач. на сооруж. ж. д. въ мил. руб.	На версту въ тыс. руб.	Валовой доходъ въ мил. руб.	Расходъ въ мил. руб.	Чистый доходъ въ мил. руб.	Валовой доходъ на версту въ руб.	Расходъ на версту въ руб.	Чистый доходъ на версту въ руб.	Коэффиц. эксплоатац.	Годовая плата за капит. сооруж. въ мил. руб.	Тоже на версту въ руб.	%-ое отнош. год. платы къ капиталу	%-ое отнош. чист. дохода къ капиталу
Европейск. Россія .	41.462	4.400	101,7	548,8	349,5	199,3	13.413	8.541	4.871	64%	171,9	4.201	3,9	4.
Австро-Венгрія .	33.168	3.568	107,6	355,9	221	134,9	10.796	6.705	4.091	62%	142,7	4.321	4	3.
Германія .	46.157	6.167	133,6	937 9	589,3	348,6	20.480	12.868	7.612	63%	246,7	5.387	4	5.
Франція .	35.402	6.149	173,7	533,4	273,5	259,5	15.175	7.782	7.393	51%	259,9	7.395	4,2	4.
Великобританія . .	32.979	11.125	337,3	991,4	612,5	378,9	30.062	18.572	11.490	62%	378,9	11.490	5,4	3.
С. Ш. С. Америки	290.567	23.100	79,5	2.899.7	1.874,8	1.024,9	9.979	6.452	3.527	65%	1.024.9	3.527	4,4	4.

Отсюда видно, что эксплоатація нашей европейской сѣти велась сравнительно достаточно удовлетворительно, и вырабатывалось въ процентахъ къ капиталу сооруженія только меньше германской, успѣхъ сравнительно съ концомъ министерства И. А. Вышнеградскаго (1892 г.), когда мы вырабатывали только $3^1/_2$%,—менѣе, чѣмъ гдѣ бы то ни было—громадный [2]). Къ сожалѣнію, не улучшилось и дѣло эксплоатаціи жел. дорогъ, такъ какъ коэффиціентъ ея по прежнему

[1]) Для Франціи данныя 1899 г.

[2]) Русск. госуд. кредитъ, т. II, стр. 412—414.

составлялъ 64%. Всего прискорбнѣе, что уже въ 1893 г. онъ понизился было до 61%, а затѣмъ въ 1894—1896 г.г. держался на уровнѣ даже 58%, но затѣмъ постепенно начинаетъ возростать, сперва до 59—60% (въ 1897—1898 г.г.) и доходитъ до 62% въ 1899 г. и 64% въ 1900 г. То же явленіе правда наблюдаемъ мы и въ другихъ странахъ, напр. Австро-Венгріи (повышеніе съ 54 до 62%), Германіи (съ 53 до 63%), Великобританіи (съ 56 до 62%), но во Франціи и въ С.-А. С. Штатахъ наблюдается явленіе обратное, въ первой странѣ пониженіе съ 54 до 51%, во второй—съ 67 до 65%. Падаетъ и чистая выручка на версту ж. д., достигшая своего кульминаціоннаго пункта въ 1898 г. (5270 руб. съ 3.921 р. въ 1892 г.) и затѣмъ понизившая до 4.871 р. Правда, съ тѣмъ же явленіемъ встрѣчаемся мы и въ другихъ странахъ, напр. Австріи (паденіе съ 5.011 р. въ 1894 г. до 4.091 р. въ 1900 г.), Германіи (паденіе съ 7.909 р. въ 1897 г. до 7.612 р. въ 1900 г.) и даже отчасти Англіи (съ 12 010 р. въ 1899 г. до 11.490 р. въ 1900 г.), но во Франціи и С.-А. С. Штатахъ чистая выручка съ версты возросла (въ послѣдней странѣ очень рѣзко: съ 2.515 р. въ 1894 г. до 3.527 р. въ 1900 г.), стоимость сооруженія версты жел. дороги у насъ нѣсколько *понизилась* (съ 112.000 р. на версту въ 1896 г. до 102.009 р.), благодаря сооруженію цѣлаго ряда дорогъ упрощеннаго типа.

Таковы результаты желѣзнодорожнаго хозяйства нашего въ 1893—1902 гг. Ихъ нельзя назвать блестящими, но нельзя и не признать, что м-во ф-овъ добилось въ многомъ осуществленіи той задачи, которую себѣ съ самаго начала поставило въ программѣ: сдѣлать Россію возможно болѣе проѣзжей. Ни въ одинъ періодъ нашей исторіи желѣзнодорожное строительство не велось столь интенсивно и столь энергически, какъ въ 10-лѣтіе м-ва С. Ю. Витте, употребившаго все свое недюжинное дарованіе на изысканіе средствъ къ возможно болѣе широкому развитію этого строительства. Казенная ж. д. сѣть возросла чрезвычайно и за счетъ выкупленныхъ частныхъ дорогъ и за счетъ сооруженія новыхъ линій, но и частныя общества развили свою дѣятельность до громадныхъ размѣровъ и имѣли въ своемъ управленіи въ среднемъ не менѣе 15.000 верстъ жел. дорогъ. Дороги эти рано или поздно перейдутъ, конечно, въ казну, но теперь выкупъ далеко не всѣхъ изъ нихъ слѣдуетъ правительству осуществить. Конечно съ сооруженіемъ магистрали Петербургъ-Кіевъ-Одесса, въ которой принимаютъ участіе о-ва М.-В.-Рыбинское и М.-К.-Воронежское, правительству придется выкупить ихъ дороги въ казну, противъ чего акціонеры наврядъ ли будутъ возражать, особенно если правительство предварительно пріиметъ

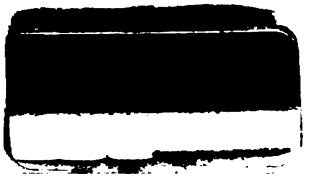
мѣры къ прекращенію конкурренціи по отвлеченію этими частными обществами грузовъ съ паралельныхъ казенныхъ линій искусственными способами. О-во Рязанско-Уральской дороги уже пришло въ несостоятельность и подлежитъ выкупу въ ближайшемъ будущемъ, но на досрочный выкупъ акціонеры наврядъ ли согласятся безъ особыхъ компенсацій въ виду возможности извлекать заправиламъ о-ва, владѣющимъ главной массой акцій, нѣкоторые побочные изъ дороги доходы. Участіе въ правленіи о-ва правительственныхъ директоровъ достаточно гарантируетъ впрочемъ госуд. казначейство отъ посягательства на его интересы со стороны акціонеровъ. Дороги остальныхъ обществъ, въ томъ числѣ и Юго-Восточныхъ, выкупать нѣтъ смысла, ибо ихъ акціи (за исключеніемъ очень доходной Лодзинской ж. д.) *негарантированы*, и акціонеры заинтересованы въ доходахъ дорогъ такъ-же, какъ и правительство, при выкупѣ же—за акціи пришлось бы что-либо заплатить, хотя бы онѣ и не давали дохода, надежда-же на то, что при казенномъ управленіи дороги дадутъ большой доходъ, какъ мы видѣли, весьма слаба, ибо м-во путей сообщенія далеко не находится на высотѣ своего призванія и нуждается въ реорганизаціи. При измѣнившихся порядкахъ можно будетъ высказаться и за сосредоточеніе всей ж. д. сѣти въ рукахъ государства, теперь же никакъ невозможно предъявлять такое требованіе, какъ безусловное. Во всякомъ случаѣ желѣзно-дорожное хозяйство наше настоятельно нуждается въ серьезныхъ улучшеніяхъ, и настоящимъ, и будущимъ дѣятелямъ нашимъ, имѣющимъ отношеніе къ желѣзнымъ дорогамъ, предстоитъ еще очень много трудовъ. Оставаться же при томъ порядкѣ вещей, который существуетъ теперь рѣшительно невозможно, если мы не хотимъ принести въ жертву желѣзно-дорожному молоху всѣхъ нашихъ другихъ культурныхъ задачъ и интересовъ.

Важныя опечатки, замѣченныя при бѣгломъ просмотрѣ.

					Напечатано:	Надо читать:
Стр.	490	строка	14	сверху	$94^1/_2$	$94^7/_8$
»	493	»	12	»	96	$94^7/_8$
»	510	»	4	снизу	178.900	781.200
»	732	»	16	»	61.110.367	51.110.367
»	772	»	11	сверху	А. И. Загорскій	К. Я. Загорскій

89092542133

b89092542133a



89092542133

B89092542133A